

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАСГИЙН ГАЗРЫН ТОГТООЛ

2024 оны ... дугаар  
сарын ... - ны өдөр

Дугаар ...

Улаанбаатар хот

Хэлэлцээр батлах тухай

Монгол Улсын Засгийн газрын тухай хуулийн 30 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсэг, Олон улсын гэрээний тухай хуулийн 17 дугаар зүйлийн 17.1 дэх хэсэгт заасныг тус тус үндэслэн Монгол Улсын Засгийн газраас ТОГТООХ нь:

1.Улаанбаатар хотноо 2024 оны 06 дугаар сарын 05-ны өдөр гарын үсэг зурсан “Агаарын харилцааны тухай Монгол Улсын Засгийн газар, Бүгд Найрамдах Латви Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр”-ийг баталсугай.

ГАРЫН ҮСЭГ

## ТАНИЛЦУУЛГА

“Агаарын харилцааны тухай Монгол Улсын Засгийн газар,  
Бүгд Найрамдах Латви Улсын Засгийн газар  
хоорондын хэлэлцээр”-ийн тухай

Монгол Улсын Засгийн газар, Бүгд Найрамдах Латви Улсын Засгийн газар хооронд “Агаарын харилцааны тухай хэлэлцээр” байгуулах ажил ковид-19 цар тахлын жилүүдэд саатаад байсныг эрчимжүүлж, 2023 оны 4 дүгээр сард хоёр тал хэлэлцээрийн төслийг эцэслэн тохирч, үзэглэсэн.

“Агаарын харилцааны тухай Монгол Улсын Засгийн газар, Бүгд Найрамдах Латви Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр”-ийг Улаанбаатар хотноо 2024 оны 06 дугаар сарын 05-ны өдөр байгуулсан болно.

Энэхүү хэлэлцээр нь нийт 26 зүйлтэй бөгөөд тээвэрлэлтийн эрх олгох, томилгоо, үйл ажиллагаа эрхлэх зөвшөөрөл, зөвшөөрлийг цуцлах, түдгэлзүүлэх, хууль тогтоомжийг хэрэглэх, шууд дамжин өнгөрөх нислэг, аюулгүй ажиллагаа, нисэхийн аюулгүй байдал, ашиглагчдад ногдуулах хураамж, гаалийн татвар болон бусад хураамжаас чөлөөлөх болон багтаамжийн зохицуулалт зэргийг тодорхойлсон. Мөн тариф, орлого гуйвуулах, арилжааны үйл ажиллагаа, аяллын дугаар хамтран ашиглах зохицуулалт, статистик мэдээлэл, зөвлөгөөн, маргаан шийдвэрлэх, нэмэлт өөрчлөлт зэрэг зарчмын зохицуулалтуудыг тусгасан.

Монгол, Латви хоёр улсын хооронд Агаарын харилцааны тухай хэлэлцээр байгуулж, шууд нислэг үйлдэх эрх зүйн зохицуулалтыг бүрдүүлснээр аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх, Латви болон Хойд Европын хэсэгт оршин сууж буй манай улсын иргэд болон жуулчдад хямд зардлаар ая тухтай нисэх боломж бүрдэхийн зэрэгцээ дотоодын агаарын тээвэрлэгчид Хойд Европын орнууд руу шинэ нислэгийн чиглэл нээх, аяллын дугаар хамтран ашиглах зарчмаар нислэгийн сүлжээг өргөжүүлэх боломжтой. Түүнчлэн хоёр улсын худалдаа, эдийн засгийн харилцаа, цаашдын хамтын ажиллагааг хөгжүүлэхэд чухал дэмжлэг болох юм.

Хэлэлцээр нь талууд тус тусын дотоодын журмаа гүйцээж, дипломат шугамаар харилцан мэдэгдсэнээр хүчин төгөлдөр болох тул Олон улсын гэрээний тухай хуулийн 15 дугаар зүйлийн 15.1-т “... эрх олгогдсон албан тушаалтан олон улсын гэрээнд гарын үсэг зурсны дараа хоёр болон олон талт олон улсын гэрээг соёрхон батлах, эсхүл батлах саналыг тухайн олон улсын гэрээг соёрхон батлах тухай хуулийн төсөл, эсхүл батлах тухай Засгийн газрын тогтоолын төслийн хамт энэ хуулийн 9, 10 дугаар зүйлд заасан журмын дагуу Улсын Их Хурал, Засгийн газраар хэлэлцүүлнэ” гэж заасны дагуу “Хэлэлцээр батлах тухай” Засгийн газрын тогтоолын төслийг боловсруулсан болно.

---oOo---





**АГААРЫН ХАРИЛЦААНЫ ТУХАЙ  
МОНГОЛ УЛСЫН ЗАСГИЙН ГАЗАР,  
БҮГД НАЙРАМДАХ ЛАТВИ УЛСЫН ЗАСГИЙН ГАЗАР  
ХООРОНДЫН ХЭЛЭЛЦЭЭР**

Монгол Улсын Засгийн газар, Бүгд Найрамдах Латви Улсын Засгийн газар нь, (цаашид "Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд" гэж нэрлэх)

Чикаго хотноо 1944 оны 12 дугаар сарын 07-ны өдрөөс гарын үсэг зурахад нээлттэй болсон Олон Улсын Иргэний нисэхийн тухай Конвенцод оролцогч Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд болохын хувьд,

Тус тусын нутаг дэвсгэрийнхээ хооронд болон тэдгээрийн хилийн чанадад агаарын харилцааг хөгжүүлэх зорилгоор Хэлэлцээр байгуулахыг эрмэлзэн;

Олон улсын агаарын тээврийн хөгжил дэвшилд хувь нэмрээ оруулахыг эрмэлзэн,

Дараах зүйлсийг тохиров:

**1 дүгээр зүйл  
Тодорхойлолт**

1. Энэхүү Хэлэлцээрийн зорилгод нийцүүлэн, агуулгын хувьд өөрөөр заагаагүй бол:
  - (a) "Конвенц" гэж 1944 оны 12 дугаар сарын 07-ны өдөр Чикаго хотноо байгуулсан Олон улсын иргэний нисэхийн тухай Конвенц, түүнчлэн энэхүү Конвенцын 90 дүгээр зүйлийн дагуу батлагдсан, аливаа Хавсралт болон Конвенцын 90, 94 дүгээр зүйлийн дагуу Конвенцын Хавсралт болон Конвенцод оруулсан, Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд баталсан эсхүл соёрхон баталсан нэмэлт өөрчлөлтийг;
  - (b) "Нисэхийн удирдах байгууллага" гэж Монгол Улсын хувьд Зам, тээврийн хөгжлийн яам, Иргэний нисэхийн ерөнхий газар, Бүгд Найрамдах Латви Улсын хувьд Тээврийн яам эсхүл аль ч тохиолдолд дээр дурдсан

- Нисэхийн удирдах байгууллагуудын хэрэгжүүлж буй чиг үүргийг гүйцэтгэх эрх хуулиар олгогдсон аливаа бусад удирдах байгууллагыг;
- (c) “Хэлэлцээр” гэж энэхүү Хэлэлцээр, түүний Хавсралт, тэдгээрт оруулсан аливаа нэмэлт өөрчлөлтийг;
  - (d) “Агаарын тээвэр” гэж зорчигч, тээш, ачаа болон шууданг хамтад нь эсхүл тусад нь тээвэрлэх агаарын тээврийг;
  - (e) “Агаарын тээврийн үйлчилгээ”, “олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээ”, “агаарын тээвэрлэгч” болон “коммерийн бус зорилготой буулт” гэсэн нэр томъёонууд нь Конвенцын 96 дугаар зүйлд заасан утгыг илэрхийлнэ;
  - (f) “Нутаг дэвсгэр” гэж Улсын хувьд Конвенцын 2 дугаар зүйлд заасан утгыг илэрхийлнэ;
  - (g) “Тохиролцсон үйлчилгээ” гэж зорчигч, тээш, ачааг дангаар нь эсхүл хамтад нь тохиролцсон багтаамжийн зохицуулалтын дагуу энэхүү Хэлэлцээрийн хавсралтад тусгасан маршрутаар тээвэрлэх олон улсын хуваарьт агаарын тээврийг;
  - (h) “Багтаамж” гэж:
    - 1. Агаарын хөлгийн хувьд маршрутын дагуу тухайн агаарын хөлгийн боломжит ачааллыг;
    - 2. Тохиролцсон үйлчилгээний хувьд ийм үйлчилгээнд ашиглаж буй агаарын хөлгийн тээвэрлэх боломжит суудлын тоо эсхүл тээвэрлэх боломжит ачааны тонн хэмжээг тухайн маршрутад эсхүл маршрутын хэсэгт энэ агаарын хөлгийн үйлдсэн нислэгийн давтамжаар үржүүлсэн тоог.
  - (i) “Томилогдсон агаарын тээвэрлэгч” гэж энэхүү Хэлэлцээрийн 3 дугаар зүйлд нийцүүлэн тогтоосон шугамаар тохиролцсон үйлчилгээ эрхлэх эрх авсан тээвэрлэгчийг;
  - (j) “Тариф” гэж зорчигч, тээш, болон ачаа (шуудан тээвэрлэх нөхцөлийг оруулахгүй) тээвэрлэх үнэ эсхүл тээвэрлэлтэд төлөх хураамж болон эдгээр үнэ, хураамжийг хэрэглэх нөхцөлүүд, тээвэрлэлт хийхэд агентын үзүүлсэн үйлчилгээний төлбөр, агаарын тээвэрлэгчийн ийм тээвэрлэлтэнд үзүүлсэн нэмэлт үйлчилгээний нөхцөлүүд, тээвэрлэлтээс үүсэх аливаа нэмэлт үлэмжийн давуу байдлыг харгалзан тогтоох тээвэрлэлтийн үнийг;
  - (k) “Ашиглалтын хураамж” гэж нисэх буудал, түүний тоног төхөөрөмж эсхүл агаарын навигацийн тоног төхөөрөмж, эсхүл нисэхийн аюулгүй байдлын тоног төхөөрөмж ашиглуулсан эсхүл үйлчилгээ үзүүлсэн болон агаарын хөлөг, нисгэх баг, зорчигчид, тээш, ачаанд хамаарах үйлчилгээ үзүүлсний төлөө агаарын тээвэрлэгчид эрх бүхий байгууллагаас ногдуулж буй эсхүл ногдуулахыг зөвшөөрсөн хураамжуудыг;
  - (l) “Интермодаль үйлчилгээ” гэж агаарын хөлөг болон нэг эсхүл олон төрлийн тээврийн хэрэгслээр зорчигч, тээш, ачаа болон шууданг тусад нь эсхүл хослуулан, хөлсний болон түрээсийн хэлбэрээр тээвэрлэхийг;
  - (m) “Европын Холбооны Гэрээ” гэж Европын Холбооны Гэрээ, Европын Холбооны үйл ажиллагааны тухай Гэрээг;
  - (n) “ECHX” гэж “Европын чөлөөт худалдааны холбоо” бөгөөд дараах улсуудтай (Европын Холбооны гишүүн улсуудаас бусад) хамааралтай холбоо бөгөөд эдгээр улсуудын харьяа иргэн нь Бүгд Найрамдах Латви Улсаас томилсон агаарын тээвэрлэгчийг эзэмших болон удирдах эрхтэй,



үүнд: Бүгд Найрамдах Исланд Улс (Европын эдийн засгийн тухай Хэлэлцээрийн дагуу), Лихтенштайны Хаант Улс (Европын эдийн засгийн тухай Хэлэлцээрийн дагуу), Норвегийн Хаант Улс (Европын эдийн засгийн тухай Хэлэлцээрийн дагуу), Швейцарын Холбооны Улс (Европын Холбоо болон Швейцарын Холбооны Улс хооронд байгуулсан Агаарын тээврийн тухай Хэлэлцээрийн дагуу).

2. Бүгд Найрамдах Латви Улсаас томилсон агаарын тээвэрлэгчдийн өмчлөл болон хяналттай холбоотой асуудал үүсэх үед энэхүү Хэлэлцээрт тус улсын иргэдэд хамаарсан ишлэл нь Европын Холбооны гишүүн улс эсхүл ЕЧХХ-ны улсын иргэдийг хэлнэ. Энэхүү Хэлэлцээрт Бүгд Найрамдах Латви Улсын агаарын тээвэрлэгч, эсхүл тээвэрлэгчдийн тухай ишлэл нь Бүгд Найрамдах Латви Улсаас томилсон агаарын тээвэрлэгч, эсхүл тээвэрлэгчдийг хэлнэ.

## **2 дугаар зүйл** **Тээвэрлэлтийн эрх олгох**

1. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талдаа олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээний дараах эрхийг олгоно.
  - (a) нутаг дэвсгэрт нь буулгүйгээр шууд дамжин нисэж өнгөрөх;
  - (b) нутаг дэвсгэрт нь арилжааны бус зорилготой буулт хийх.
2. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талдаа Хэлэлцээрийн Хавсралтад орсон Маршрутын хуваариар тогтоосон маршрутад олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээ үзүүлэх эрх олгоно. Тогтоосон маршрутад тохиролцсон үйлчилгээ үзүүлэхдээ Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүрээс томилогдсон агаарын тээвэрлэгч энэ зүйлийн 1-т заасан эрхүүдээс гадна олон улсын зорчигч, тээш, ачаа, шууданг дангаар эсхүл хамтад нь агаарын хөлгийн бүхээгт авах, буулгах зорилгоор энэхүү Хэлэлцээрийн Хавсралт дахь Маршрутын хуваарьт заасан цэгүүдэд зогсолт хийх эрхтэй.
3. Энэхүү зүйлийн 2 дахь заалт нь Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Талын томилсон агаарын тээвэрлэгч(ид) Хэлэлцэн тохирогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт тохирсон нэг цэгээс нөгөө цэг рүү зорчигч, ачаа, тээш болон шууданг хөлсөөр эсхүл төлбөртэйгөөр тээвэрлэх эрх олгоогүй гэж үзнэ (каботаж).
4. Зэвсэгт мөргөлдөөн, улс төрийн асуудал, эсхүл онцгой буюу ердийн бус нөхцөл байдлын улмаас Хэлэлцэн тохиролцогч аль нэг Талын томилсон агаарын тээвэрлэгч тухайн үйлчилгээг тогтоосон маршрутаар гүйцэтгэж чадахгүйд хүрвэл Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Тал тухайн үйл ажиллагааг нэн даруй үргэлжлүүлэхийн тулд маршрутын түр зуурын зохих зохицуулалт хийх талаар хүчин чармайлт гаргана.



### 3 дугаар зүйл Томилгоо, үйл ажиллагаа эрхлэх зөвшөөрөл

1. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр тогтоосон маршрутад тохиролцсон үйлчилгээ явуулахад нэг эсхүл хэд хэдэн агаарын тээвэрлэгчийг томилох болон томилгоог эгүүлэн татах, эсхүл өөрчлөх эрхтэй бөгөөд Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талдаа бичгээр мэдэгдэнэ.
2. Энэхүү томилгооны тухай мэдэгдлийг хүлээн авснаар Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Тал зохих эрх болон үйл ажиллагаа явуулахад шаардлагатай зөвшөөрлийг хойшлуулалгүй олгоно.
3. Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Талын Нисэхийн удирдах байгууллага хууль тогтоомждоо тусгасан, олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээнд мөрддөг нөхцөлийг биелүүлэх чадамжтай гэсэн нотолгоог Конвенцын заалтад нийцүүлэн Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын томилсон агаарын тээвэрлэгчээс шаардаж болно.
4. Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын Нисэхийн удирдах байгууллага, Хэлэлцэн тохиролцогч Тал дараах нөхцөлийг нотолж чадаагүй тохиолдолд, Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын агаарын тээвэрлэгч, эсхүл агаарын тээвэрлэгчдийн томилгоог хүлээн авахаас татгалзах, энэ зүйлийн 2 дахь заалтад дурдсан үйл ажиллагаа явуулах эрх олгохоос татгалзах, эсхүл энэхүү Хэлэлцээрийн 2 дугаар зүйлд заасан эрх эдлэхэд шаардлагатай гэж үзсэн тийм нөхцөл шаардлага тавих эрх эдэлнэ.
  - (a) Бүгд Найрамдах Латви Улсын томилсон агаарын тээвэрлэгч:
    - (I) тухайн агаарын тээвэрлэгч Европын Холбооны Гэрээний дагуу Бүгд Найрамдах Латви Улсын нутаг дэвсгэрт байгуулагдсан бөгөөд Европын Холбооны хуулийн дагуу үйл ажиллагаа эрхлэх хүчин төгөлдөр зөвшөөрөлтэй; болон
    - (II) тухайн агаарын тээвэрлэгч Европын Холбооны гишүүн улсаас олгосон Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээтэй, тус гишүүн улс үр нөлөөтэй зохицуулах хяналт тавьдаг, түүнийг хэрэгжүүлдэг бөгөөд томилгоонд холбогдох иргэний Нисэхийн удирдах байгууллагыг тодорхой заасан; болон
    - (III) Европын Холбооны гишүүн улс эсхүл ЕЧХХ болон/эсхүл эдгээр улсуудын иргэд нь агаарын тээвэрлэгчийг шууд эсхүл олонхын өмчлөлөөр өмчилдөг, үр дүнтэй хяналт тавьдаг;
  - (b) Монгол Улсын томилсон агаарын тээвэрлэгч:
    - (I) агаарын тээвэрлэгч Монгол Улсаас олгосон Үйл ажиллагаа эрхлэх хүчин төгөлдөр зөвшөөрөл, Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээтэй, Монгол Улс үр нөлөөтэй зохицуулах хяналт тавьдаг, түүнийг хэрэгжүүлдэг; болон

- (II) Монгол Улс эсхүл Монгол Улсын иргэд нь агаарын тээвэрлэгчийг шууд эсхүл олонхын өмчлөлөөр өмчилдөг, үр дүнтэй хянадаг;
  - (c) Агаарын тээвэрлэгчийг томилсон Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Тал энэхүү Хэлэлцээрийн 8 болон 9 дүгээр зүйлд заасан нөхцөлийн дагуу үйл ажиллагаа явуулна.
5. Агаарын тээвэрлэгч нь энэ зүйлийн дагуу томилогдон, эрх авмагц энэхүү Хэлэлцээрийн мөрдөж болохуйц заалтуудыг хангасан нөхцөлд тухайн агаарын тээвэрлэгч эрхлэхээр томилогдсон тэр тохиролцсон үйлчилгээг бүтнээр нь эсхүл түүний хэсгийг эрхэлж болно.

**4 дүгээр зүйл**  
**Үйл ажиллагаа явуулах зөвшөөрлийг**  
**цуцлах, түдгэлзүүлэх**

1. Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын Нисэхийн удирдах байгууллагууд, дараах тохиолдолд Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талаас томилогдсон агаарын тээвэрлэгчид олгосон, үйл ажиллагаа эрхлэх зөвшөөрлийг цуцлах эсхүл энэхүү Хэлэлцээрийн 2 дугаар зүйлд заасан эрх эдлэхийг түдгэлзүүлэх, шаардлагатай гэж үзвэл эдгээр эрх эдлэхэд түр эсхүл хугацаагүй тийм нөхцөл тавих эрхтэй:
- (a) Бүгд Найрамдах Латви Улсын томилсон агаарын тээвэрлэгч:
    - (i) тухайн агаарын тээвэрлэгч Европын Холбооны Гэрээний дагуу Бүгд Найрамдах Латви Улсын нутаг дэвсгэрт байгуулагдаагүй эсхүл Европын Холбооны хуулийн дагуу үйл ажиллагаа эрхлэх хүчин төгөлдөр зөвшөөрөлгүй;
    - (ii) Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ олгох асуудлыг хариуцсан Европын Холбооны гишүүн улс энэ агаарын тээвэрлэгчид үр нөлөөтэй хяналт тавьдаггүй, түүнийг хэрэгжүүлдэггүй эсхүл томилгооны баримт бичигт холбогдох Нисэхийн удирдах байгууллагын нэр тодорхой бичигдээгүй; эсхүл
    - (iii) Европын Холбооны гишүүн Улсууд эсхүл ЕЧХХ болон/эсхүл эдгээр улсуудын иргэд агаарын тээвэрлэгчийг шууд эсхүл олонхын өмчлөлөөр өмчилдөггүй, эсхүл үр дүнтэй хяналт тавьдаггүй;
  - (b) Монгол Улсын томилсон агаарын тээвэрлэгч:
    - (i) тухайн агаарын тээвэрлэгч Монгол Улсаас олгосон үйл ажиллагаа эрхлэх хүчин төгөлдөр зөвшөөрөлгүй, Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээгүй, Монгол Улс үр нөлөөтэй зохицуулах хяналт тавьдаггүй, түүнийг хэрэгжүүлдэггүй; эсхүл
    - (ii) Монгол Улс, эсхүл Монгол Улсын иргэд агаарын тээвэрлэгчийг шууд эсхүл олонхын өмчлөлөөр өмчилдөггүй, эсхүл үр дүнтэй хяналт тавьдаггүй;



- (с) Агаарын тээвэрлэгчийг томилсон Хэлэлцэн тохиролцогч Талын Нисэхийн удирдах байгууллагууд эдгээр эрхийг олгохоос өмнө Нисэхийн удирдах тэдгээр байгууллагууд Конвенцод нийцүүлэн мөрддөг хууль, тогтоомжийн заалтыг хэрэгжүүлэх чадвартай гэдгээ тухайн агаарын тээвэрлэгч нотлоогүй;
  - (d) Агаарын тээвэрлэгч үйл ажиллагаа явуулахдаа энэхүү Хэлэлцээрийн нөхцөлүүдийг аливаа хэлбэрээр зөрчсөн тохиолдолд; эсхүл
  - (e) Агаарын тээвэрлэгчийг томилсон Хэлэлцэн тохиролцогч Тал энэхүү Хэлэлцээрийн 8 болон 9 дүгээр зүйлд заасан нөхцөлүүдийг мөрдөж ажиллаагүй.
2. Хууль тогтоомжийг цаашид зөрчих явдлаас урьдчилан сэргийлэх үүднээс нэн даруй хэрэгжүүлэх шаардлага гараагүй бол энэхүү зүйлийн 1 дэх хэсэгт дурдсан эрхүүдийг гагцхүү нөгөө Хэлэлцэн тохиролцогч Талын Нисэхийн удирдах байгууллагатай зөвлөлдсөний дараа авч хэрэгжүүлнэ. Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын Нисэхийн удирдах байгууллагууд өөрөөр тохиролцоогүй бол Хэлэлцэн тохиролцогч хоёр Талын Нисэхийн удирдах байгууллагуудын хооронд хийх ийм зөвлөлдөөнийг аль нэг удирдах байгууллага хүсэлт тавьснаас хойш жар (60) хоногийн дотор эхлүүлнэ.

#### **5 дугаар зүйл** **Хууль тогтоомжийг хэрэглэх**

1. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүрийн олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээ үзүүлж буй агаарын хөлгийг нутаг дэвсгэртээ нэвтрүүлэх, нутаг дэвсгэрээсээ гаргах, эсхүл нутаг дэвсгэрт нь байгаа тухайн агаарын хөлгийн үйл ажиллагаа, навигацитай холбогдох хууль тогтоомжийг Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын томилогдсон агаарын тээвэрлэгч баримтална.
2. Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Талын нутаг дэвсгэр рүү зорчигч, нисгэх баг, тээш болон ачаа, шууданг оролцуулан нэвтрүүлэх, нутаг дэвсгэрт нь байлгах, дамжин өнгөрөх эсхүл нутаг дэвсгэрээс нь гарахад хүчин төгөлдөр мөрдөж буй хууль болон тогтоомжууд, түүнчлэн нутаг дэвсгэрт нэвтрэх, гарах, иргэдийн шилжих хөдөлгөөн, паспорт, гааль, валюттай хамаарах хууль болон тогтоомжууд, хорио цээр, эрүүл мэнд, мал эмнэлэг, ариун цэврийн арга хэмжээнүүдийг Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талаас томилогдсон агаарын тээвэрлэгч агаарын хөлгөөрөө тээвэрлэж ирсэн зорчигч, тээш, нисгэх баг, тээш, ачаа болон шууданг оролцуулан Хэлэлцэн тохиролцогч эхний Талын нутаг дэвсгэрт нэвтрэх, байх, нутаг дэвсгэрээс гарахад мөрдөнө.
3. Хэлэлцэн тохиролцогч аль ч Тал гааль, иргэдийн шилжих хөдөлгөөн, хорио цээрийн болон бусад ижил төстэй тогтоомжуудыг хэрэглэхдээ олон улсын агаарын тээврийн ижил төрлийн үйлчилгээ явуулж буй өөрийн улсын эсхүл аливаа бусад агаарын тээвэрлэгчдэд эрх олгохдоо Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талаас томилогдсон агаарын тээвэрлэгчид олгосноос давуу эрх олгохгүй.



## **6 дугаар зүйл Шууд дамжин өнгөрөх нислэг**

Хэлэлцэн тохиролцогч аль нэг Талын нутаг дэвсгэрээр нь шууд дамжин өнгөрч байгаа бөгөөд нисэх буудлын зориулалтын бүсээс гараагүй зорчигч, ачаа, тээшинд нисэхийн аюулгүй ажиллагаа, мансууруулах бодис болон хууль бусаар хил нэвтрэхээс урьдчилсан сэргийлэхээс бусад тохиолдолд үзлэг шалгалт хийхгүй. Шууд дамжин өнгөрч байгаа ачаа, тээш нь гаалийн болон түүнтэй ижил төстэй бусад татвараас чөлөөлөгдөнө.

## **7 дугаар зүйл Үнэмлэх, гэрчилгээг хүлээн зөвшөөрөх**

1. Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Талын хууль болон дүрмийн дагуу, түүнчлэн Бүгд Найрамдах Латви Улсын хувьд Европын Холбооны хуулийн дагуу олгосон буюу хүчин төгөлдөр гэж үзсэн нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээ, эрхийн гэрчилгээ, үнэмлэхийн хүчинтэй хугацаанд эдгээр гэрчилгээ болон үнэмлэх нь Конвенцын дагуу тогтоосон хамгийн доод стандарттай тэнцүү эсхүл түүнээс дээш төвшнийг хангасан нөхцөлд Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Тал тохиролцсон үйлчилгээ явуулахад хүчин төгөлдөр гэж хүлээн зөвшөөрнө.
2. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр нутаг дэвсгэр дээгүүр нь эсхүл нутаг дэвсгэрт нь буух нислэгт зориулан Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талаас өөрийнх нь иргэдэд нь олгосон эрхийн гэрчилгээ, үнэмлэхийг хүчин төгөлдөр гэж хүлээн зөвшөөрөхөөс татгалзах эрхээ хадгална.

## **8 дугаар зүйл Аюулгүй ажиллагаа**

1. Аль ч Хэлэлцэн тохиролцогч Тал, нисгэх баг, агаарын хөлөг, эсхүл тэдгээрийн аливаа үйл ажиллагаанд хамааруулан Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Тал баталсан аюулгүй ажиллагааны стандартын асуудлаар зөвлөгөөн хийх хүсэлтээ хэдийд ч гаргаж болно. Ийм зөвлөгөөнийг хүсэлт гаргасан өдрөөс хойш гуч (30) хоногийн дотор хийнэ.
2. Ийм зөвлөгөөний үр дүнд Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Тал нь дээрх салбаруудад аюулгүй ажиллагааны стандартыг наанадаж Конвенцын дагуу тогтоосон тухайн үеийн хамгийн доод стандарттай тэнцүү тогтоон идэвхтэй мөрдөхгүй, зохион байгуулахгүй байгааг Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Тал тогтоовол, Хэлэлцэн тохиролцогч эхний Тал Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талдаа эдгээр дутагдлууд, наад захын стандартыг хангахад шаардлагатай гэж үзсэн алхмуудын талаар мэдэгдэх бөгөөд Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Тал дутагдлаа засах зохих арга хэмжээ авна. Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Тал холбогдох хугацаанд буюу ямар ч тохиолдолд арван тав (15) эсхүл өөрөөр тохирсон хугацаанд зохих арга хэмжээг аваагүй нь энэхүү 4 дүгээр зүйлийг хэрэглэх үндэслэл болно.



3. Конвенцын 33 дугаар Зүйлд заасан үүргийг үл харгалзан Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Талын агаарын тээвэрлэгч, эсхүл агаарын тээвэрлэгчдийн нэрийн өмнөөс түрээсийн гэрээгээр, Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэр рүү эсхүл нутаг дэвсгэрээс явуулж буй үйлчилгээндээ ашиглаж байгаа аливаа агаарын хөлөг Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт байх үед нөгөө Хэлэлцэн тохиролцогч энэ Талын эрх бүхий төлөөлөгчид агаарын хөлөг бүхээгт, агаарын хөлгийн эргэн тойронд, агаарын хөлгийн болон нисгэх багийн бичиг баримт аль аль нь хүчинтэй эсэх, агаарын хөлгийн тухайн үеийн гадаад байдал, түүний тоног төхөөрөмжийг (энэ зүйлд "газар дээрх шалгалт" гэж нэрлэх) үзэж шалгаж болно гэж тохиролцсон бөгөөд үзлэг шалгалт нислэгийг саатуулах үндэслэл болохгүй байвал зохино.

4. Газар дээрх нэг эсхүл хэд хэдэн удаагийн ийм хяналт шалгалтын үр дүнд:

(a) Агаарын хөлөг эсхүл түүний үйл ажиллагаа нь тухайн үед Конвенцын дагуу тогтоосон наад захын стандартад нийцэхгүй байна гэж үзэх ноцтой үндэслэл илэрвэл; эсхүл

(b) Тухайн үед Конвенцын дагуу тогтоосон аюулгүй ажиллагааны стандартыг идэвхтэй мөрдөхгүй, зохион байгуулахгүй байна гэж үзэх ноцтой үндэслэл илэрвэл,

хяналт шалгалт явуулсан Хэлэлцэн тохиролцогч Тал, Конвенцын 33 дугаар зүйлийн зорилгод нийцүүлэн тухайн агаарын хөлөг түүнчлэн тухайн агаарын хөлгийн нисэх багт гэрчилгээ, үнэмлэх олгоход, эдгээрийг хүчин төгөлдөр гэж үзэхэд тавигдсан шаардлага эсхүл тухайн агаарын хөлгийг ашиглахад тавигдсан шаардлага нь Конвенцын дагуу тогтоосон доод захын стандартыг хангаагүй эсхүл стандартаас илүүгүй байна гэсэн дүгнэлтээ чөлөөтэй гаргах эрхтэй.

5. Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Талын агаарын тээвэрлэгчийн ашиглаж буй агаарын хөлөгт энэ зүйлийн 3 дахь заалтын дагуу газар дээрх шалгалт хийх зорилгоор нэвтрүүлэхийг тухайн агаарын тээвэрлэгч татгалзсан тохиолдолд Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Тал энэ зүйлийн 4 дэх заалтад дурдсан ноцтой үндэслэл үүссэн гэж үзэж, дээрх заалтад дурдсан дүгнэлт гаргах эрхтэй.

6. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр нэг эсхүл хэд хэдэн удаагийн газар дээрх шалгалтын үр дүнд, газар дээрх шалгалт хийлгэхээр нэвтрүүлэхийг зөвшөөрөөгүй, зөвлөлдөөн эсхүл бусад төрлийн харилцаа холбооны дүнд аюулгүй ажиллагааг хангахад чиглэсэн арга хэмжээг нэн даруй авах зайлшгүй шаардлага үүсгэсэн гэж дүгнэвэл Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын агаарын тээвэрлэгчид олгосон үйл ажиллагаа эрхлэх зөвшөөрлийг түдгэлзүүлэх эсхүл өөрчлөх эрхээ хадгалж үлдэнэ.

7. Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Талаас энэ зүйлийн 2 эсхүл 6 дугаар хэсгийн дагуу авч хэрэгжүүлсэн аливаа арга хэмжээ нь тухайн арга хэмжээг авах болсон үндэслэл арилснаар дуусгавар болно.



## 9 дүгээр зүйл Нисэхийн аюулгүй байдал

1. Олон улсын хуулиар хүлээсэн эрх үүргийнхээ дагуу, иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг хууль бус халдлагаас хамгаалахаар харилцан хүлээсэн үүрэг нь энэхүү Хэлэлцээрийн салшгүй бүрэлдүүн болно гэдгийг Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд дахин нотолж байна. Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд 1963 оны 09 дүгээр сарын 14-ний өдөр Токио хотноо байгуулсан “Агаарын хөлгийн бүхээгт үйлдсэн гэмт хэрэг болон бусад тодорхой үйлдлийн тухай Конвенц”, 1970 оны 12 дугаар сарын 16-ны өдөр Гааг хотноо байгуулсан “Агаарын хөлгийг хууль бусаар булаан авахтай тэмцэх тухай Конвенц”, 1971 оны 09 дүгээр сарын 23-ны өдөр Монреаль хотноо байгуулсан “Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын эсрэг хууль бус үйлдлийг таслан зогсоох тухай тухай Конвенц”, түүнд нэмэлт болгон 1988 оны 02 дугаар сарын 24-ний өдөр Монреаль хотноо байгуулсан “Олон улсын иргэний нисэхэд үйлчилдэг нисэх буудал дахь хүчирхийллийн хууль бус үйлдлийг таслан зогсоох тухай Протокол”, 1991 оны 03 дугаар сарын 01-ны өдөр Монреаль хотноо байгуулсан “Хуванцар тэсрэх бодисыг илрүүлэхийн тулд ялгах тэмдэглэгээ хийх тухай Конвенц” болон Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд гишүүнээр нэгдэн орсон нисэхийн аюулгүй байдлын тухай аливаа бусад конвенц, протоколын заалтуудад нийцүүлэн үйл ажиллагаа явуулна.
2. Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд хүсэлт хүлээн авмагц, иргэний агаарын хөлгийг хууль бусаар булааж авах, иргэний агаарын хөлөг болон түүний зорчигч, нисгэх баг, нисгэх буудал, агаарын навигацийн төхөөрөмжийн аюулгүй байдлын эсрэг чиглэсэн хууль бус үйлдэл, иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын эсрэг чиглэсэн аливаа бусад аюул заналаас урьдчилан сэргийлэхэд шаардлагатай бүхий л туслалцааг харилцан үзүүлнэ.
3. Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд өөр хоорондын харилцаандаа Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагаас тогтоосон болон Конвенцод Хавсралт болгон оруулсан, Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд хэрэгжүүлэх боломжтой аюулгүй байдлын эдгээр заалтууд, Стандартууд, Зөвлөмжүүдэд нийцүүлэн үйл ажиллагаа явуулна. Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд нутаг дэвсгэрт нь бизнесийн үйл ажиллагаагаа төвлөрүүлсэн эсхүл удирдлагын төв нь суурин байрладаг агаарын хөлөг ашиглагчдыг, нутаг дэвсгэрт нь байрладаг нисэх буудал ашиглагчдыг нисэхийн аюулгүй байдлын эдгээр заалтуудад нийцүүлэн үйл ажиллагаа явуулахыг шаардана.
4. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр агаарын хөлөг ашиглагчдаас Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэр рүү нэвтрэн орох, түүнээс нисэн гарах, нутаг дэвсгэрт нь байх үед энэ зүйлийн 3 дугаар заалтад дурдсан нисэхийн аюулгүй байдлын заалтууд, шаардлагуудыг судалсан байхыг шаардахыг зөвшөөрнө, түүнчлэн Бүгд Найрамдах Латви Улсын хувьд Европын Холбооны хууль хамаарна. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр нутаг дэвсгэртээ агаарын хөлгийг хамгаалах, зорчигч, нисгэх баг, гар тээш, тээш, ачаа, агаарын хөлгийн нөөцийг агаарын хөлөгт зорчигчид авахаас өмнө, авах үед, эсхүл ачаа ачих үед шалгах зохих арга хэмжээг үр дүнтэй авч хэрэгжүүлнэ. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр тодорхой аюул заналын эсрэг аюулгүй байдлын зохистой



тусгай арга хэмжээ авах тухай Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын аливаа хүсэлтийг нааштай хүлээн авна.

5. Иргэний агаарын хөлгийг хууль бусаар булаан авсан эсхүл булаан авах аюул занал учирсан, тухайн агаарын хөлгийн аюулгүй ажиллагаа, зорчигчид, нисгэх баг, агаарын хөлөг, нисгэх буудал эсхүл агаарын навигацийн төхөөрөмжийн аюулгүй байдлын эсрэг чиглэсэн бусад хууль бус үйлдэл гарсан тохиолдолд Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд дээрх үйлдэл эсхүл аюул заналыг шуурхай, аюулгүй байдлаар таслан зогсооход чиглэсэн холбоо барих болон бусад зүй зохистой арга хэмжээ авч харилцан тусалж ажиллана.

#### **10 дугаар зүйл Ашиглагчдад ногдуулах хураамж**

1. Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Талын нутаг дэвсгэрт Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талаас томилогдсон агаарын тээвэрлэгчид нисэх буудал, агаарын навигаци, бусад тоног төхөөрөмж ашигласны төлөө ногдуулж буй хураамж нь аливаа бусад адил ангиллын, олон улсын агаарын тээврийн ижил үйлчилгээ эрхэлж буй агаарын хөлгийн төлж буй хураамжаас ихгүй байна.
2. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр хураамж ногдуулах эрх бүхий өөрийн байгууллагууд, хураамж ногдуулж буй байгууллагаас үзүүлж буй үйлчилгээ, тэдний тоног төхөөрөмжийг ашиглагч агаарын тээвэрлэгч, боломжтой гэж үзвэл агаарын тээвэрлэгчийн төлөөлөгч байгууллагын хооронд ашиглалтын хураамжийн асуудлаар зөвлөлдөөн хийхийг дэмжинэ.
3. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр өөрийн хураамж ногдуулах эрх бүхий байгууллагууд болон тэдгээр байгууллагуудын үзүүлж буй үйлчилгээ, тоног төхөөрөмжийг ашиглаж буй агаарын тээвэрлэгчид хооронд, боломжтой тохиолдолд тэдгээр агаарын тээвэрлэгчдийн төлөөлөгчийн газруудаар дамжуулан ашиглагчдад ногдуулах хураамжийн талаар зөвлөлдөхийг дэмжинэ. Ашиглалтын ийм хураамжид өөрчлөлт оруулах аливаа саналын тухай үндэслэлтэй мэдэгдлийг эдгээр агаарын тээвэрлэгчид нь өөрчлөлт оруулахаасаа өмнө байр сууриа илэрхийлэх боломж олгох үүднээс урьдчилан өгнө. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр хураамж ногдуулах эрх бүхий өөрийн байгууллага, агаарын тээвэрлэгчдэд хураамжийн талаар зохих мэдээлэл солилцож байхыг цаашид ч дэмжинэ.

#### **11 дүгээр зүйл Гаалийн татвар болон бусад хураамжаас чөлөөлөх**

1. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын агаарын тээврийн томилогдсон агаарын тээвэрлэгчийг импортын хязгаарлалтууд, гаалийн татвар, шууд бус татвар, үзлэгийн хураамж, агаарын хөлөг, шатахуун, тослох материал, техник хангалтын жижиг зүйлс, хөдөлгүүрийг оролцуулсан сэлбэг хэрэгсэл, агаарын хөлгийн байнгын тоног төхөөрөмж, агаарын хөлгийн нөөц хүнсний зүйлс (нислэгийн хугацаанд зорчигчдод хязгаартай тоогоор худалдах зориулалттай оруулсан ликёр, тамхи болон уух зүйлс) болон зөвхөн



Хэлэлцэн тохиролцогч тэр Талын томилсон, тохиролцсон үйлчилгээ эрхэлж буй агаарын тээвэрлэгчийн агаарын хөлгийн нислэгт, агаарын хөлөгт үйлчилгээ хийхэд зориулсан бусад зүйлс, түүнчлэн хэвлэмэл тасалбарын нөөц, ачааны дагалдах хуудас, агаарын тээвэрлэгчийн лого тэмдгийг дээр нь хэвлэсэн, аливаа хэвлэмэл материалууд, томилогдсон агаарын тээвэрлэгч сурталчилгааны зориулалтаар үнэгүй тараах ердийн хэвлэмэл материалуудыг үндэсний болон орон нутгийн татвар хураамжаас чөлөөлнө.

2. Энэ зүйлийн 1 дэх заалтад дурдсан зүйлүүд зөвхөн дараах нөхцөлд татварын чөлөөлөлт эдэлнэ:
  - (a) Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Талын нутаг дэвсгэрт Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын томилсон агаарын тээвэрлэгч өөрөө эсхүл түүний нэрийн өмнөөс оруулж ирсэн бол;
  - (b) Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Талын томилсон агаарын тээвэрлэгчийн агаарын хөлөг Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт нисэн ирэхэд байсан, нисэн явтал агаарын хөлгийн бүхээгт хадгалагдаж байсан бол;
  - (c) Тохиролцсон үйлчилгээ явуулахад хэрэглэх зорилгоор, Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Талын томилсон агаарын тээвэрлэгчийн агаарын хөлгийн бүхээгт Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт авсан бол; Татвараас чөлөөлж байгаа тэр Хэлэлцэн тохиролцогч Талын нутаг дэвсгэрт эдгээр зүйлс бүгд эсхүл зарим хэсэг нь хэрэглэгдсэн эсхүл борлуулагдсан эсэхээс үл хамааран, дурдсан Хэлэлцэн тохиролцогч Талын нутаг дэвсгэрт эдгээр зүйлсийн эзэмшил бусдад шилжээгүй бол.
3. Хэлэлцэн тохиролцогч аль ч Талаас томилогдсон агаарын тээвэрлэгчийн агаарын хөлгийн бүхээгт ердийн журмаар байх бүхээгийн байнгын тоноглол, хөлгийн бүхээг дэх эд материал, хангамжийн зүйл, бүхээгийн нөөцийг Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт зөвхөн энэ нутаг дэвсгэрийн гаалийн байгууллагын зөвшөөрлөөр хөлгийн бүхээгээс буулгаж болно. Ийм тохиолдолд эдгээр зүйлсийг гаалийн дүрэм журмын дагуу буцааж экспортлох, эсхүл өөр замаар ашиглаж дуусгах тэр цагийг хүртэл дурдсан эрх баригчдын хяналтан дор хадгална.
4. Хэлэлцэн тохиролцогч аль ч Талаас томилогдсон агаарын тээвэрлэгч Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талаас ногдуулдаг татвар хураамжаас чөлөөлөгдөх эрхийг мөн адил эдэлдэг өөр агаарын тээвэрлэгчээс энэ зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасан зүйлсийг Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт зээлээр эсхүл шилжүүлэн авахаар тохиролцсон нөхцөлд техникийн жижиг зүйлс, хөдөлгүүрийг оролцуулан сэлбэг хэрэгсэл, бүхээгийн байнгын тоноглол энэ зүйлийн дагуу татвар хураамжаас чөлөөлөгдөнө. Агаарын тээвэрлэгч тийм зээл, шилжүүлгийг гаалийн холбогдох байгууллагад мэдэгдсэн байна.



5. Бүгд Найрамдах Латви Улсын нутаг дэвсгэр дэх цэгүүд хооронд эсхүл Европын Холбооны гишүүн улсын нутаг дэвсгэрт үйл ажиллагаа явуулж буй Монгол Улсын томилогдсон агаарын тээвэрлэгчийн агаарын хөлөгт ашиглах шатахууныг тус улсын нутаг дэвсгэрт сумласан үед, ямарваа ялгаварлан гадуурхалгүйн үндсэн дээр, тус шатахуунд татвар, хураамж, шимтгэл эсхүл зардал ногдуулахад нь энэхүү Хэлэлцээр Бүгд Найрамдах Латви Улсын талд саад учруулахгүй болно.

## **12 дугаар зүйл Багтаамж**

1. Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын томилогдсон агаарын тээвэрлэгчид энэхүү Хэлэлцээрийн Хавсралтад заасан аль ч чиглэлд тохиролцсон үйлчилгээ явуулах шударга болон тэгш эрхтэй байна.
2. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүрийн томилогдсон агаарын тээвэрлэгч, эсхүл тээвэрлэгчид тохиролцсон үйлчилгээ үзүүлэхдээ Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын томилогдсон агаарын тээвэрлэгч, эсхүл тээвэрлэгчдийн ашиг сонирхлыг харгалзан үзэх бөгөөд адилхан маршрутын аль нэг хэсэгт эсхүл бүхэлд нь үзүүлж буй үйлчилгээнд зүй бусаар нөлөөлөхгүй.
3. Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын томилогдсон агаарын тээвэрлэгчид тохиролцсон үйлчилгээ үзүүлэхдээ үндэслэлтэй хүчин зүйлийг харгалзан, өнөөгийн байдалд нийцүүлэн багтаамжийг хүрэлцээтэй байлгах үндсэн зорилгыг баримтлах бөгөөд агаарын тээвэрлэгч, эсхүл тээвэрлэгчдийг томилсон Хэлэлцэн тохиролцогч Талын нутаг дэвсгэр рүү нисэх эсхүл ирж буй зорчигч, ачаа тээш, шууданг тээвэрлэхэд зохих ёсны шаардлагыг тавина.
4. Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын томилогдсон агаарын тээвэрлэгч, эсхүл тээвэрлэгчид тохиролцсон үйлчилгээ үзүүлэхэд тогтоосон нийт багтаамжийг Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын Нисэхийн удирдах байгууллагууд хооронд тохиролцох бөгөөд үйл ажиллагаа эхлэхээс өмнө болон цаашид урьдчилан таамаглаж буй тээвэрлэлттэй нийцүүлэн тогтооно.

## **13 дугаар зүйл Тариф**

1. Томилогдсон агаарын тээвэрлэгч тус бүр зах зээл дээрх арилжааг үндэслэн агаарын тээврийн тариф тогтоохыг Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр зөвшөөрнө. Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын хөндлөнгийн оролцоог дараах байдлаар хязгаарлана:
  - (a) Үндэслэлгүй ялгаварласан тариф эсхүл ийм үйл ажиллагаанаас урьдчилан сэргийлэх; эсхүл
  - (b) Давамгайл байр сууриа урвуулан ашиглаж үндэслэлгүй хэт өндөр эсхүл хязгаарласан тарифаас хэрэглэгчдийн хамгаалах; эсхүл
  - (c) Засгийн газрын шууд эсхүл шууд бус тэтгэмж эсхүл дэмжлэгийн улмаас зохиомол хямд тарифаас агаарын тээвэрлэгчдийг хамгаалах.



2. Ялгаварлан гадуурхахгүй байх үндсэн дээр Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын томилогдсон агаарын тээвэрлэгчид Хэлэлцэн тохиролцогч эхний Талын нутаг дэвсгэр рүү, эсхүл нутаг дэвсгэрээс тогтоох тарифаа өөрийн Нисэхийн удирдах байгууллагуудад мэдэгдэх болон бүртгүүлэх, эсхүл мэдүүлэхийг Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр шаардаж болно. Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын томилогдсон агаарын тээвэрлэгчид энэхүү мэдэгдэл эсхүл мэдүүлгийг хүчин төгөлдөр болох өдрөөс өмнө багадаа (30) хоногийн өмнө мэдүүлэх шаардлагатай. Зарим тохиолдолд мэдэгдэл эсхүл мэдүүлгийг ердийнхөөс богино хугацаанд мэдүүлэхийг зөвшөөрнө.
3. Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын нутаг дэвсгэр хооронд олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээ үзүүлж буй Хэлэлцэн тохиролцогч аль ч Талын томилогдсон агаарын тээвэрлэгч, эсхүл Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэр болон өөр аль ч Улсын нутаг дэвсгэр хооронд олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээ үзүүлж буй Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Талын томилогдсон агаарын тээвэрлэгч, мөн аль ч тохиолдолд интерлайн нөхцөлтэй тээвэрлэлтийг оролцуулан, авч байгаа тариф эсхүл авахаар тогтоосон тарифыг үргэлжлүүлэх эсхүл шинээр тогтоохоос сэргийлсэн нэг талын арга хэмжээг Хэлэлцэн тохиролцогч аль ч Тал авч болохгүй. Хэрэв Хэлэлцэн тохиролцогч аль нэг Талд ямарваа нэг тариф нь энэхүү зүйлийн 1 дүгээр заалттай нийцэхгүй байна гэж үзвэл тэрхүү Тал зөвлөлдөх хүсэлт гаргах бөгөөд зүйлд нийцэлгүй тухай шалтгаанаа Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талдаа аль болох хурдан мэдэгдэнэ. Энэ хүсэлт авснаас хойш (30)-аас доошгүй хоногийн дотор зөвлөлдөх уулзалтыг зохион байгуулах бөгөөд асуудлыг үндэслэлтэй шийдвэрлэхэд шаардлагатай мэдээллээр хангахад Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд хамтран ажиллана. Хэрэв Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд нь тарифтай холбоотой зүйлд нийцэлгүй тухай мэдэгдлийг залруулах зөвшилцөлд хүрвэл энэхүү зөвшилцлийг хүчин төгөлдөр хэрэгжүүлэхийн тулд Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр хүчин чармайлт гаргана. Энэхүү зөвшилцөлд хүрээгүй тохиолдолд тариф нь хүчин төгөлдөр болно эсхүл үргэлжлэн хүчинтэй хэрэгжинэ.

#### **14 дүгээр зүйл Орлого гуйвуулах**

1. Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын томилсон агаарын тээвэрлэгчид Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт борлуулалт хийж олсон орлогын тухайн орон нутагт гаргасан зарлагаасаа давсан хэсгийг чөлөөтэй хөрвөх валютаар хөрвүүлэх, өөрийн нутаг руугаа гуйвуулах эрхтэй. Валют хөрвүүлэх, гуйвуулга хийхдээ тухайн гуйвуулгад мөрдөж болох, гуйвуулга хийсэн өдрийн валют солилцооны зах зээлийн ханшаар, хязгаарлалтгүй хийнэ. Гадаад валют солих зах зээлийн ханшны систем тогтоогдоогүй нөхцөлд хөрвүүлэлт, гуйвуулга хийсэн өдрийн валют солилцооны албан ханшны үндсэн дээр хязгаарлалтгүй хийнэ. Бодит гуйвуулга саадгүй хийгдэх бөгөөд ийм гуйвуулга хийхэд банкны үйлчилгээний ердийн хураамжаас өөр хураамж төлөхгүй.
2. Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын хооронд хийгдэх төлбөрүүдийг тусгай Хэлэлцээрээр зохицуулдаг бол ийм Хэлэлцээрийг мөрдөнө.



**15 дугаар зүйл**  
**Арилжааны үйл ажиллагаа**

1. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын томилогдсон агаарын тээвэрлэгчид олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээ, түүнтэй адилтгах бүтээгдэхүүнийг түүний нутаг дэвсгэрт шууд эсхүл тухайн томилогдсон агаарын тээврийн байгууллагын сонгосон төлөөлөгч болон дундын зуучлагчаар дамжуулан борлуулах, зах зээлд гаргах, үүнд онлайн, оффлайн оффис байгуулах зэрэг зөвшөөрлийг олгоно.
2. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүрийн томилогдсон агаарын тээврийн байгууллагын менежер, техник, үйл ажиллагааны болон бусад олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээ явуулахад шаардлагатай мэргэжилтэн, ажилтан албан хаагчаа Хэлэлцэн тохиролцогч тухайн улсын хууль тогтоомжийн дагуу, түүний нутаг дэвсгэрт нэвтрүүлэх, оршин суулгах, түүнд ажил олгох эрхтэй.
3. Энэ зүйлийн 2 дугаар заалтад дурдсан төлөөлөгчид болон ажилтнуудад тавигдах шаардлагыг томилогдсон агаарын тээвэрлэгчийн сонголтоор өөрийн боловсон хүчнээр хангах эсхүл Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт үйлчилгээ үзүүлэх зөвшөөрөлтэй болон Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт үйл ажиллагаа явуулж буй ямарваа бусад агаарын тээвэрлэгч, эсхүл байгууллагын үйлчилгээг ашиглан хангаж болно.
4. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүрийн томилогдсон агаарын тээвэрлэгч нөгөө Талын нутаг дэвсгэр дээр шатахуун худалдан авах болон бусад үйл ажиллагааны зардлыг дотоодын мөнгөн тэмдэгтээр эсхүл Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын нутаг дэвсгэрт хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж буй хууль, тогтоомжийн дагуу чөлөөтэй хөрвөх валютаар төлөх эрхтэй.

**16 дугаар зүйл**  
**Аяллын дугаар хамтран ашиглах зохицуулалт**

1. Энэхүү Хэлэлцээрийн Хавсралт дахь тогтоосон маршрутад тохиролцсон үйлчилгээг үзүүлсэн эсхүл үзүүлээгүй тохиолдолд Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүрээс томилогдсон агаарын тээвэрлэгчид суудал хадгалах, аяллын дугаар хуваан ашиглах зэрэг зохицуулалтыг хийх бөгөөд ингэхдээ дор дурдсан талуудтай хамтран ажиллана. Тэдгээр нь:
  - (a) нэг талаас томилогдсон агаарын тээвэрлэгч, эсхүл тээвэрлэгчид
  - (b) хоёр талын томилогдсон агаарын тээвэрлэгч, эсхүл тээвэрлэгчид;
  - (c) гуравдагч улсын агаарын тээвэрлэгч, эсхүл тээвэрлэгчид;

Дээр дурдсан зохицуулалт нь зөвхөн доорх нөхцөлд хэрэгжинэ. Үүнд:

- (l) Ийм зохицуулалтад орж байгаа бүх агаарын тээвэрлэгчид тухайн маршрут эсхүл хэсэгт үйл ажиллагаа явуулах зөвшөөрөлтэй байх;



(II) борлуулагдсан тасалбар бүрийн хувьд агаарын тээвэрлэгч нь худалдан авагчид аль агаарын тээвэрлэгч, эсхүл тээвэрлэгчид аяллын ямар хэсэгт нислэг үйлдэж байгааг тодорхой мэдээлнэ.

2. Томилогдсон агаарын тээвэрлэгч нь аяллын дугаар хуваан ашиглахаар тохиролцсон үйлчилгээ үзүүлж байгаа тохиолдолд үйл ажиллагаа явуулсан багтаамжийг тус агаарын тээврийн байгууллагыг томилогч Хэлэлцэн тохиролцогч Талын эдлэх ёстой багтаамжийн эрхээс хасаж тооцно. Нөгөө Талын агаарын тээврийн байгууллагын гүйцэтгэж буй нислэгийг борлуулсан томилогдсон агаарын тээврийн байгууллагын багтаамжийг Хэлэлцэн тохиролцогч Талын томилсон, тус нислэгийг борлуулсан агаарын тээврийн байгууллагын багтаамжийн эрхээс хасаж тооцохгүй.

#### **17 дугаар зүйл Цагийн хуваарь**

1. Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Талаас томилогдсон агаарын тээвэрлэгч товлож буй үйлчилгээнийхээ цагийн хуваарийг нислэгийн давтамж, агаарын хөлгийн маяг, хийц, нислэг үргэлжлэх хугацаа, олон нийтэд борлуулах боломжит суудлын тоо, цагийн хуваарийг мөрдөх мөчлөгийн тодорхойлолтын хамт үйлчилгээгээ эхлэхээс наанадаж (30) хоногийн өмнө Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын Нисэхийн удирдах байгууллагад танилцуулна. Цагийн хуваарьт аливаа өөрчлөлт оруулах бүр мөн ийм ажиллагаа хийгдэнэ.
2. Хэлэлцэн тохиролцогч нэг Талын томилогдсон агаарын тээвэрлэгч цагийн хуваарьт тусгасан тэдгээр нислэгүүдээс гадна, нэмэлт нислэг үйлдэхийг хүсвэл Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын Нисэхийн удирдах байгууллагаас зөвшөөрөл хүснэ. Ийм хүсэлтээ ердийн журмаар нислэг үйлдэхээс (3)-аас доошгүй ажлын өдрийн өмнө гаргана.

#### **18 дугаар зүйл Статистик мэдээлэл**

Хэлэлцэн тохиролцогч аль ч Талын Нисэхийн удирдах байгууллага, Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын Нисэхийн удирдах байгууллагын хүсэлтийн дагуу томилогдсон агаарын тээврийн байгууллагуудын эсхүл Хэлэлцэн тохиролцогч эхний Талын томилогдсон аливаа агаарын тээврийн байгууллагын энэхүү Хэлэлцээрийн 2 дугаар зүйлийн дагуу тогтоосон маршрутад тохиролцсон үйлчилгээний багтаамжийг судлахад нь шаардагдаж болох үечилсэн болон бусад статистикийн мэдээллээр хангана. Ийм төрлийн мэдээлэл нь томилогдсон агаарын тээврийн байгууллагууд тохиролцсон үйлчилгээний дагуу хийсэн тээвэрлэлтийн хэмжээ болон тээвэрлэлтийн эхлэл төгсгөлийг тодорхойлоход шаардагдах бүх мэдээллийг агуулсан байна.



### **19 дүгээр зүйл Зөвлөгөөн**

1. Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын Нисэхийн удирдах байгууллагууд энэхүү Хэлэлцээрийг хэрэгжүүлэхэд хамаарах бүх асуудлаар нягт хамтын ажиллагааг хангах зорилгоор уулзалт Хэлэлцээр хийх эсхүл захидал бичих замаар харилцана.
2. Хэлэлцэн тохиролцогч аль ч Тал энэхүү Хэлэлцээртэй хамаарах аливаа бэрхшээлтэй асуудлаар зөвлөлдөх хүсэлтээ хэдийд ч гаргаж болно. Ийм зөвлөлдөөнийг Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд өөрөөр тохиролцоогүй бол Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Тал хүсэлт авсан өдрөөс хойш (60) хоногийн хугацааны дотор эхэлнэ.

### **20 дугаар зүйл Маргаан шийдвэрлэх**

1. Энэхүү Хэлэлцээрийг тайлбарлах, ашиглахтай холбогдон маргаан үүссэн тохиолдолд Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын нисэхийн удирдах байгууллагууд хооронд уг маргааныг нэн түрүүнд хэлэлцээр хийх замаар шийдэхийг эрмэлзэнэ.
2. Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын Нисэхийн удирдах байгууллагууд зөвшилцөлд хүрч чадаагүй бол маргааныг Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд хэлэлцэн шийднэ.
3. Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд маргааныг хэлэлцэн шийдэж чадаагүй бол Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд хүлээн зөвшөөрөх зөвлөмж санал эсхүл шийдвэр гаргах, талууд харилцан зөвшөөрсөн тийм хувь хүн эсхүл байгууллагад хандаж болно. Хэлэлцэн тохиролцогч аль нэг Талын хүсэлтээр уг маргааныг шийдүүлэхээр гурван арбитрчоос бүрдэх арбитрын шүүхэд шилжүүлнэ.
4. Гурван арбитрчийн ийм шүүх нь дараах байдлаар байгуулагдсан байна:

Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр шүүхийн нэг гишүүнийг томилох ба энэ хоёр гишүүн тохиролцон шүүхийн даргаар ажиллах гуравдагч орны иргэнийг томилно. Хэлэлцэн тохиролцогч аль нэг Тал маргааныг гурвалсан арбитрын шүүхээр шийдүүлэх хүсэлтээ Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талдаа мэдэгдсэнээс хойш шүүхийн гишүүдийг 60 хоногийн дотор, шүүхийн даргыг 90 хоногийн дотор томилно.
5. Дээрх 4 дүгээр заалтад тодорхойлсон хугацааг ашиглаагүй, аливаа бусад хамаарах зохицуулалт хийгдээгүй бол Хэлэлцэн тохиролцогч аль ч Тал шаардлагатай томилолт хийж өгөх хүсэлтээ Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын Зөвлөлийн Ерөнхийлөгчид хандан гаргаж болно. Ерөнхийлөгч Хэлэлцэн тохиролцогч аль нэг Талын үндэстэн эсхүл ямар нэг өөр



шалтгаанаар энэ үүргийг гүйцэтгэх боломжгүй бол түүний дараа орох ахлах албан тушаалтан шаардлагатай томилгоог хийнэ.

6. Гурвалсан арбитрын шүүх шийдвэрээ олонхын саналаар гаргана. Ийм шийдвэрүүдийг Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд хэрэгжүүлэх үүрэгтэй. Хэлэлцэн тохиролцогч Тал бүр шүүх дэх өөрийн гишүүний болон арбитрын ажиллагаанд оролцсон өөрийн төлөөлөгчийн зардлыг хариуцах бөгөөд шүүхийн даргын болон аливаа бусад зардлыг Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд тэнцүү хуваан төлнө. Бусад бүх асуудлаар гурвалсан арбитрын шүүх ажиллагааны дэгээ өөрөө тодорхойлно.

#### **21 дүгээр зүйл Нэмэлт өөрчлөлт**

1. Хэрэв Хэлэлцэн тохиролцогч аль ч Тал энэхүү Хэлэлцээрийн ямарваа заалт болон Хавсралтад өөрчлөлт оруулахыг хүсвэл энэхүү Хэлэлцээрийн 19 дүгээр Зүйлийн дагуу зөвлөлдсөний дараа нэмэлт өөрчлөлт оруулна.
2. Энэхүү Хэлэлцээр болон үүний Хавсралтыг Хэлэлцэн тохиролцогч Талууд харилцан зөвшилцсөнөөр өөрчилж болон нэмэлт өөрчлөлт оруулж болно. Ийм нэмэлт өөрчлөлт болон хавсралт нь энэхүү Хэлэлцээрийн салшгүй хэсэг байх бөгөөд тусдаа протокол хэлбэрээр үйлдэж, энэхүү Хэлэлцээрийн 26 дугаар Зүйлийн дагуу хүчин төгөлдөр болно.

#### **22 дугаар зүйл Олон төрөлт тээврийн үйлчилгээ**

Хэлэлцэн тохиролцогч Тал тус бүрээс томилогдсон агаарын тээвэрлэгч Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талын, эсхүл гуравдагч орны нутаг дэвсгэрт байрлах аль ч цэгээс болон цэг рүү зорчигч, ачаа агаараар болон газраар тээвэрлэхтэй холбогдуулан газрын тээвэр ашиглаж болно. Томилогдсон агаарын тээвэрлэгч газрын тээврээ Хэлэлцэн тохиролцогч холбогдох Талын хүчин төгөлдөр хууль, тогтоомжийн хүрээнд, нутаг дэвсгэрт нь өөрөө хийх, эсхүл газрын тээврийн бусад тээвэрлэгчтэй байгуулсан аяллын дугаар хуваан ашиглах зэрэг зохицуулалтаар хийлгэхээ сонгож болно. Олон төрөлт тээврийн үйлчилгээ нь олон тээвэрлэгчээр дамжсан, агаарын болон газрын тээврийг нэгтгэсэн, нэг үнэтэй байж болох бөгөөд зорчигчид болон ачаа илгээгч нарт ийм тээврийн талаар мэдээлэл өгсөн байна.

#### **23 дугаар зүйл Олон талт конвенцууд**

Олон улсын агаарын тээвэрт хамаарах, Хэлэлцэн тохиролцогч хоёр Талын хоорондын харилцаанд нөлөөлөх олон талт конвенц хүчин төгөлдөр болсон нөхцөлд олон талт конвенцын заалтуудад нийцүүлэн Хэлэлцэн тохиролцогч хоёр Тал хүлээн зөвшөөрсөн тийм заалтуудыг энэхүү Хэлэлцээрт нэмж оруулна.

**24 дүгээр зүйл**  
**Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагад бүртгүүлэх**

Энэхүү Хэлэлцээр болон түүнд хийгдсэн нэмэлт өөрчлөлтүүдэд гарын үсэг зурснаар Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагад бүртгүүлнэ.

**25 дугаар зүйл**  
**Хэлэлцээр цуцлах**

Хэлэлцэн тохиролцогч аль нэг Тал энэхүү Хэлэлцээрийг цуцлах тухай мэдэгдлээ Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талдаа бичгээр, дипломат шугамаар хэдийд ч өгч болох бөгөөд ийм мэдэгдлийг Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагад нэгэн зэрэг өгнө. Энэ хугацаа дуусгавар болохоос өмнө зөвшилцлөөр энэ мэдэгдлийн буцаан татаагүй тохиолдолд Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Тал мэдэгдлийг хүлээн авсан өдрөөс хойш (12) сарын хугацаа өнгөрч дуусгавар болсон тухайн шөнө дунд (мэдэгдлийг хүлээн авсан Хэлэлцэн тохиролцогч Талын орон нутгийн цагаар) энэхүү Хэлэлцээр цуцлагдана. Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Талаас хүлээн авсан тухайгаа нотлоогүй тохиолдолд Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага тус мэдэгдлийг хүлээн авснаа нотолсон өдрөөс хойш (14) хоногийн дараа тухайн мэдэгдлийг Хэлэлцэн тохиролцогч нөгөө Тал хүлээн авсанд тооцно.

**26 дугаар зүйл**  
**Хүчин төгөлдөр болох**


Хэлэлцэн тохиролцогч хоёр Тал нь тус тусын холбогдох дотоодын журмын дагуу хүчин төгөлдөр болох шаардлагыг хангасан тухай дипломат шугамаар дамжуулан харилцан мэдэгдэх бөгөөд сүүлийн мэдэгдэл хүлээн авсан өдрөөс эхлэн энэхүү Хэлэлцээр хүчин төгөлдөр болно.

Энэхүү Хэлэлцээрийг Улаанбаатар хотноо 2024 оны 6 дугаар сарын 5-ны өдөр монгол, латви, англи хэлээр тус бүр хоёр хувь байгуулсан бөгөөд бүх бичвэр ижил тэгш эрхтэй. Хэлэлцээрийг тайлбарлахад ямар нэгэн зөрүү гарвал англи хэлээрх эхийг баримтална.

**МОНГОЛ УЛСЫН**  
**ЗАСГИЙН ГАЗРЫГ ТӨЛӨӨЛЖ**

  
\_\_\_\_\_

**БҮГД НАЙРАМДАХ ЛАТВИ УЛСЫН**  
**ЗАСГИЙН ГАЗРЫГ ТӨЛӨӨЛЖ**

  
\_\_\_\_\_



## Маршрутын хуваарь

### 1 дүгээр хэсэг

Монгол Улсаас томилогдсон агаарын тээвэрлэгч, эсхүл тээвэрлэгчдийн үйл ажиллагаа явуулах маршрут:

Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дэх цэгүүд – Завсрын цэгүүд – Бүгд Найрамдах Латви Улсын нутаг дэвсгэр дэх цэгүүд – Хилийн чанад дахь цэгүүд

ТАЙЛБАР:

1. Монгол Улсаас томилогдсон агаарын тээвэрлэгч, эсхүл тээвэрлэгчид аль нэг эсхүл бүх нислэгтээ дээр тогтоосон маршрутын дагуух цэгүүдийг алгасаж болох бөгөөд эдгээр маршрутад үйлдэх тохиролцсон үйлчилгээ нь Монгол Улсаас эхлэлтэй нөхцөлд завсрын цэгүүд, Бүгд Найрамдах Латви Улс дахь цэгүүд болон хилийн чанад дахь цэгүүдэд аливаа үйлчилгээг үзүүлнэ.
2. Агаарын тээврийн тавдугаар эрхийг хэрэгжүүлэх асуудлыг Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын Нисэхийн удирдах байгууллагууд харилцан тохиролцоно.

### 2 дугаар хэсэг

Бүгд Найрамдах Латви Улсаас томилогдсон агаарын тээвэрлэгч, эсхүл тээвэрлэгчдийн үйл ажиллагаа явуулах маршрут:

Бүгд Найрамдах Латви Улсын нутаг дэвсгэр дэх цэгүүд – Завсрын цэгүүд – Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дэх цэгүүд – Хилийн чанад дахь цэгүүд

ТАЙЛБАР:

1. Бүгд Найрамдах Латви Улсаас томилогдсон агаарын тээвэрлэгч, эсхүл тээвэрлэгчид аль нэг эсхүл бүх нислэгтээ дээр тогтоосон маршрутын дагуух цэгүүдийг алгасаж болох бөгөөд эдгээр маршрутаар үйлдэх тохиролцсон үйлчилгээ нь Бүгд Найрамдах Латви Улсын нутаг дэвсгэрээс эхлэлтэй нөхцөлд завсрын цэгүүд, Монгол Улс дахь цэгүүд болон хилийн чанад дахь цэгүүдэд аливаа үйлчилгээг үзүүлнэ.
2. Агаарын тээврийн тавдугаар эрхийг хэрэгжүүлэх асуудлыг Хэлэлцэн тохиролцогч Талуудын Нисэхийн удирдах байгууллагууд харилцан тохиролцоно.



**AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN  
THE GOVERNMENT OF MONGOLIA  
AND  
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF LATVIA**

The Government of Mongolia and the Government of the Republic of Latvia, hereinafter referred to as Contracting Parties,

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944,

Desiring to conclude an agreement for the purpose of developing air services between their respective territories and beyond, and

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation,

Have agreed as follows:

**Article 1  
Definitions**

1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires, the term:
  - (a) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as such Annexes or amendments have become effective for both Contracting Parties;
  - (b) "aeronautical authorities" means, in the case of Mongolia, the Ministry of Road and Transport Development of Mongolia and Civil Aviation Authority of Mongolia, and in the case of the Republic of Latvia, the Ministry of Transport; or, in both cases, their successors or any person or body who is authorized to perform any functions at present exercised by the above-mentioned authorities or similar functions;



- (c) "Agreement" means this Agreement, its Annex hereto and amendments to it or to this Agreement;
- (d) "air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination;
- (e) "air service", "international air service", "airline", and "stop for non-traffic purposes" have the meanings assigned to them in Article 96 of the Convention;
- (f) "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- (g) "agreed services" means scheduled international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transportation of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, in accordance with the agreed capacity entitlements;
- (h) "capacity" means:
  - 1. in relation to the aircraft the payload of the aircraft available on the route or section of a route,
  - 2. in relation to specified air service, the capacity of the aircraft used on services, provided under this Agreement, multiplied by the number of flights (frequencies) or seats or tons of cargo offered in a market (city pair, or country to country) on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually basis;
- (i) "designated airline" means an airline which has been designated and authorized to operate the agreed services in accordance with Article 3 of this Agreement;
- (j) "tariff" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo (excluding mail) in air transportation (including any other mode of transportation in connection therewith) charged by airline, including their agents, and the conditions governing the applicability of such fare, rate or charge;
- (k) "user charges" means a charge made to airline by the competent aviation authority or permitted by that authority to be made, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;
- (l) "intermodal services" means the public carriage by aircraft and by one or more surface modes of transport of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- (m) "EU Treaties" means the Treaty of European Union and the Treaty on the functioning of the European Union;
- (n) "EFTA" means the "European Free Trade Association", an association, that relates to the following list of countries (other than European Union Member States) which, and whose nationals, are eligible to own and control airlines designated by the Republic of Latvia: the Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area); the Principality of Lichtenstein (under the Agreement on the European Economic Area); the Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area); the Swiss Confederation (under the Agreement between the European Union and the Swiss Confederation on Air Transport).

- 2. References in this Agreement to nationals of the Republic of Latvia shall be understood as referring to nationals of the European Union Member States or of the



EFTA, as far as ownership and control of airlines designated by the Republic of Latvia are concerned. References in this Agreement to airline or airlines of the Republic of Latvia shall be understood as referring to airline or airlines designated by the Republic of Latvia.

## **Article 2 Grant of traffic rights**

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:
  - (a) the right to fly across its territory without landing;
  - (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.
2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate section of the Route Schedule annexed to this Agreement. While operating an agreed service on a specified route the airline or airlines, designated by each Contracting Party, shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified in the Route Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers, baggage, and cargo, including mail.
3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Contracting Party the right of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party (cabotage).
4. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate agreed services on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

## **Article 3 Designation and authorization**

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or several airlines to operate the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designation.
2. On receipt of such a designation the other Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay.
3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to prove that it is qualified to fulfil the



conditions prescribed under the laws and regulations applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement, whenever the Contracting Party has no proof that:
  - (a) in the case of an airline designated by Mongolia:
    - (i) the airline has a valid Operating Licence and Air Operator's Certificate issued by Mongolia and effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by Mongolia; and
    - (ii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Mongolia and/or nationals of Mongolia;
  - (b) in the case of an airline designated by the Republic of Latvia:
    - (i) the airline is established in the territory of the Republic of Latvia under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and
    - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
    - (iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by European Union Member States or the EFTA and/or by nationals of such states;
  - (c) the other Contracting Party that has designated the airline complies with the requirements of the provisions set forth in Articles 8 and 9 of this Agreement.
5. When an airline has been designated and authorized in accordance with this Article, it may operate in whole or in part the agreed services for which it is designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

#### **Article 4**

#### **Withholding, revocation or limitation of authorization**

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights of the designated airline of the other Contracting Party specified in Article 2 of this Agreement or to impose such conditions, temporary or permanent, as it may deem necessary on the exercise of such rights, if:
  - (a) in the case of an airline designated by Mongolia:



- (i) the airline does not have a valid Operating Licence or Air Operator's Certificate issued by Mongolia or effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by Mongolia; or
  - (ii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by Mongolia and/or nationals of Mongolia;
- (b) in the case of an airline designated by the Republic of Latvia:
- (i) the airline is not established in the territory of the Republic of Latvia under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
  - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
  - (iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by European Union Member States or the EFTA and/or by nationals of such states;
- (c) an airline fails to prove before the aeronautical authorities of that Contracting Party granting those rights an ability to fulfil the conditions under the laws and regulations applied by these authorities in conformity with the provisions of the Convention;
- (d) an airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed by this Agreement; or
- (e) the Contracting Party that designated the airline fails to comply with the provisions set forth in Articles 8 and 9 of this Agreement.
2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the aeronautical authorities of Contracting Parties, such consultations between the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request made by either aeronautical authority.

#### **Article 5 Application of laws**

1. The laws and regulations of each Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.
2. The laws and regulations in force in the territory of one Contracting Party relating to admission to, stay in, transit through, or departure from its territory of passengers, crews, baggage and cargo including mail, such as laws and regulations relating to



entry, exit, immigration, passports, customs, currency, quarantine, health, veterinary or sanitary measures, shall apply to passengers, crew, baggage, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entry into or departure from or while within the territory of the said Contracting Party.

3. In the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations, neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services.

#### **Article 6 Direct transit**

Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit through the territory of each Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall not be subject to further examination except for reasons of aviation security, narcotics control and prevention of illegal entry. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

#### **Article 7 Recognition of certificates and licenses**

1. Certificates of airworthiness, certificate of competency and licences issued, or rendered valid, in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including, in the case of the Republic of Latvia, European Union law, and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, provided that such certificates and licences are at least equal to or above the minimum standards which are established pursuant to the Convention.
2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

#### **Article 8 Aviation safety**

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft and their operation. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and this other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within a reasonable time, and in any case within fifteen (15) days



or such longer period as may be agreed, shall constitute grounds for the application of Article 4 of the present Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination (in this Article called "ramp inspection") by duly authorized representatives of the other Contracting Party, on board or around the aircraft, to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment, provided this does not lead to unreasonable delay.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
  - (a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or,
  - (b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the operator or crew of that aircraft had been issued or rendered valid, are not equal to or above the minimum standards established at that time pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of the present Article is denied, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article arise and draw the conclusions referred in that paragraph.
6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or other form of dialogue, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 and 6 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.



## Article 9 Aviation security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 and as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Contracting Parties adhere to.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such Standards and Recommended Practices are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party, including, in the case of the Republic of Latvia, European Union law. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.



**Article 10**  
**User charges**

1. The charges imposed in the territory of one Contracting Party on the designated airline of the other Contracting Party for the use of airports, air navigation and other facilities shall not be higher than those that would be paid by any other aircraft of the same class engaged in similar international air services.
2. In the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control, neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services.
3. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in such charges should be given to such airlines to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such airlines to exchange appropriate information concerning such charges.

**Article 11**  
**Exemption from customs and other duties**

1. Each Contracting Party shall exempt the designated airline of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, indirect taxes, inspection fees and other national and local duties and charges on aircraft, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and food (including liquor, tobacco and beverages destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such Contracting Party operating the agreed services, as well as printed tickets stock, air way bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline.
2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:
  - (a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;
  - (b) retained on board the aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in and until leaving the territory of the other Contracting Party; and
  - (c) taken on board the aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services; whether or not such items are used or consumed wholly



or partly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and stores normally retained on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
4. The exemptions provided for by this Article shall also apply in respect of consumable technical supplies, spare parts including engines and regular airborne equipment in situations where the designated airline of either Contracting Party has entered into arrangements with another airline for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party provided such other airline similarly enjoy such exemptions from such Contracting Party. Such loans and transfer shall be announced by airline to respective customs authorities.
5. Nothing in this Agreement shall prevent the Republic of Latvia from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of Mongolia that operates between a point in the territory of the Republic of Latvia and another point in the territory of the Republic of Latvia or in the territory of another European Union Member State.

#### **Article 12 Capacity**

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall have fair and equal opportunity to operate the agreed services on any route specified in the Annex to this Agreement.
2. In operating the agreed services the designated airline or airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline or airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or any part of the same routes.
3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall retain as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline or airlines.
4. The total capacity to be provided on the agreed services by the designated airline or airlines of the Contracting Parties shall be agreed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties before the commencement of the operations, and thereafter according to anticipated traffic requirements.



**Article 13**  
**Tariffs**

1. Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:
  - (a) prevention of unreasonably discriminatory tariffs or practices; or
  - (b) protection of consumers from tariffs that are unreasonably high or restrictive due to abuse of a dominant position; or
  - (c) protection of airlines from tariffs that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.
2. Each Contracting Party may require, on a non-discriminatory basis, notification to and registration or filing with its aeronautical authorities of tariffs to be charged to or from its territory by the designated airlines of the other Contracting Party. Such notification or filing by the designated airlines of both Contracting Parties may be required at least thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required.
3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a tariff proposed to be charged or charged by a designated airline of either Contracting Party for international air services between the territories of the Contracting Parties, or a designated airline of one Contracting Party for international air services between the territory of the other Contracting Party and the territory of any other State, including in both cases transportation on an interline basis. If either Contracting Party believes that any such tariff is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request and the Contracting Parties shall cooperate in securing the information necessary for a reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach an agreement with respect to a tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the tariff shall go into effect or continue in effect.

**Article 14**  
**Transfer of earnings**

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall have the right to convert and to remit to their home territory the excess of receipts over local expenditures earned in the territory of the other Contracting Party in a freely convertible currency. Conversion and remittance shall be performed without restrictions at the foreign exchange market rate applicable for these transactions on the day the transfer is made. In the case that the foreign exchange market rate system is not established, the conversion and remittance shall be performed without restrictions on the basis of the official exchange rate applicable on the date the transfer is made. Actual



transfer shall be executed without delay and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.

2. In the event that payments between the Contracting Parties are governed by a special agreement, such an agreement shall apply.

#### **Article 15 Commercial activities**

1. Each Contracting Party shall accord the designated airline of the other Contracting Party the right to sell and market international air services and related products in its territory, either directly or through agents or other intermediaries of the designated airline's choice, including the right to establish offices, both on-line and off-line.
2. The designated airline of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring into and maintain in the territory of the other Contracting Party their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the operation of international air services.
3. Such representatives and staff requirements mentioned in paragraph 2 of this Article may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other airline or organisation operating in the territory of the other Contracting Party and authorised to perform such services in the territory of such other Contracting Party.
4. The designated airline of each Contracting Party shall have the right to pay for local expenses, including purchasing of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency or in freely convertible currency in accordance with the laws and regulations in force in the territory of the other Contracting Party.

#### **Article 16 Code-sharing arrangements**

1. In operating or holding out the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement, the designated airline of each Contracting Party shall be permitted to enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space or code-sharing arrangements, with:
  - (a) an airline or airlines of the same Contracting Party;
  - (b) an airline or airlines of the other Contracting Party;
  - (c) an airline or airlines of a third country or countries

provided that,

- (i) all airlines in such arrangements hold the appropriate authority to operate on the routes and segments concerned; and

- (ii) in respect of any tickets sold, the airline makes it clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.
2. Where a designated airline operates the agreed services under code-sharing arrangements as the operating airline, the operated capacity shall be counted against the capacity entitlements of the Contracting Party designating the said airline. Capacity offered by a designated airline acting as the marketing airline on the code-share services operated by other airline shall not be counted against the capacity entitlements of the Contracting Party designating the said marketing airline.

#### **Article 17 Timetables**

1. An airline designated by one Contracting Party shall file to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval at least thirty (30) days in advance the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, times, configuration and number of seats to be made available to the public and period of timetable validity. The same procedure shall apply to any modification thereof.
2. If the designated airline of the one Contracting Party wishes to operate additional flights besides those covered in the timetables, it shall request permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such request shall usually be submitted at least three (3) working days before operating such flights.

#### **Article 18 Statistics**

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statistical data of the designated airline as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by any designated airline of the first Contracting Party on the routes specified in accordance with Article 2 of this Agreement. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried and the origins and destinations of such traffic.

#### **Article 19 Consultations**

1. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall have communication, which may be through discussion or by correspondence, to ensure close co-operation in all matters affecting the implementation of this Agreement.
2. Either Contracting Party may at any time request consultations on any problem related to this Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty



(60) days from the date after receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

## **Article 20 Settlement of disputes**

1. In case of dispute arising from the interpretation or application of this Agreement, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
2. If the aeronautical authorities of the Contracting Parties fail to reach an agreement, the dispute shall be settled by negotiations between the Contracting Parties.
3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on, for an advisory opinion or a binding decision as the Contracting Parties may agree, or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators.
4. Such arbitral tribunal shall be constituted as follows: each Contracting Party shall appoint one member, and these two members shall agree upon and appoint a national of a third State as their chairman. Such members shall be appointed within sixty (60) days, and such chairman within ninety (90) days of the date on which either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention to submit the dispute to an arbitral tribunal.
5. If the periods specified in paragraph 4 above have not been observed, either Contracting Party may, in the absence of any other relevant arrangement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointments. If the President is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice-president deputizing for him should make the necessary appointments.
6. The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on the Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

## **Article 21 Amendments**

1. If either Contracting Party desires to modify any provision of this Agreement including the Annex, it should be after consultation in accordance with Article 19 of this Agreement.

2. This Agreement and the Annex thereto may be modified and supplemented by mutual consent of both Contracting Parties. Such amendment and supplements shall be made in a form of separate protocols being an integral part of this Agreement and shall enter into force in accordance with the provisions of Article 26 of this Agreement.

**Article 22**  
**Intermodal services**

The designated airline of each Contracting Party shall have the right to employ, in connection with air transport of passengers and cargo, any surface transport to or from any point in the territories of the Contracting Parties or third countries. The designated airline may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements, including code-share, with other surface carriers, subject to laws and regulations in force in the territory of a Contracting Party concerned. The intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and surface transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the facts concerning such transport.

**Article 23**  
**Multilateral conventions**

In an event a general multilateral convention related to international air transport and affecting the relations between the two Contracting Parties enters into force, this Agreement shall be amended to conform to the provisions of such multilateral convention in so far as those provisions have been accepted by both Contracting Parties.

**Article 24**  
**Registration with the International Civil Aviation Organization**

This Agreement and any amendments thereto shall be registered upon its signature with the International Civil Aviation Organization.

**Article 25**  
**Termination**

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at local time of the Contracting Party, which has received the notice) upon expiration of twelve (12) months from the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.



**Article 26**  
**Entry into force**

This Agreement shall enter into force on the date of receipt of the later of notifications the two Contracting Parties have notified each other through diplomatic channels that the requirements for its entry into force under their respective internal procedures have been fulfilled.

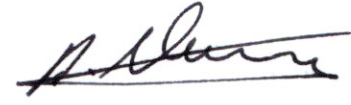
Done in duplicate in Ulaanbaatar on this day of 5 June 2024, in Mongolian, Latvian and English languages. In the case of divergence between the texts of this Agreement, the English text shall prevail.

**FOR THE GOVERNMENT  
OF MONGOLIA**



---

**FOR THE GOVERNMENT  
OF THE REPUBLIC OF LATVIA**



---

ANNEX  
ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Mongolia:

Points in the territory of Mongolia	Intermediate Points	Points in the territory of the Republic of Latvia	Points Beyond
--	------------------------	--	---------------

NOTES:

1. The designated airline or airlines of Mongolia may on any or all flights at its option, on the routes specified above serve intermediate points in any order, points in the Republic of Latvia in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin from Mongolia.
2. The exercise of Fifth Freedom traffic rights shall be agreed upon by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Republic of Latvia:

Points in the territory of the Republic of Latvia	Intermediate Points	Points in the territory of Mongolia	Points Beyond
--	------------------------	--	---------------

NOTES:

1. The designated airline or airlines of the Republic of Latvia may on any or all flights at its option, on the routes specified above serve intermediate points in any order, points in Mongolia in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin from the Republic of Latvia.
2. The exercise of Fifth Freedom traffic rights shall be agreed upon by the aeronautical authorities of the both Contracting Parties.





## MONGOLIJAS VALDĪBAS UN LATVIJAS REPUBLIKAS VALDĪBAS NOLĪGUMS PAR GAISA SATIKSMI

Mongolijas valdība un Latvijas Republikas valdība, turpmāk dēvētas par Līgumslēdzējām Pusēm,

Būdamas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju, kas atklāta parakstīšanai Čikāgā 1944.gada 7.decembrī, dalībnieces,

Vēloties noslēgt nolīgumu par gaisa satiksmes izveidošanu starp to attiecīgajām teritorijām un aiz to robežām, un

Vēloties veicināt starptautiskās civilās aviācijas attīstību,

Ir vienojušās par turpmāko:

### 1.pants Definīcijas

1. Šajā Nolīgumā, ja kontekstā nav paredzēts citādi, termins:

- (a) "Konvencija" nozīmē Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju, kas atklāta parakstīšanai Čikāgā 1944.gada 7.decembrī, un ietver jebkuru tās pielikumu, kas pieņemts saskaņā ar minētās Konvencijas 90.pantu, un pielikumu vai Konvencijas jebkuru grozījumu, kas izdarīts saskaņā ar šīs Konvencijas 90. un 94.pantu, ciktāl šie pielikumi vai grozījumi kļuvuši saistoši abām Līgumslēdzējām Pusēm;
- (b) "aviācijas iestādes" nozīmē, attiecībā uz Mongoliju, Mongolijas Autosatiksmes un transporta attīstības ministriju un Mongolijas Civilās aviācijas pārvaldi, un attiecībā uz Latvijas Republiku, Satiksmes ministriju; vai, abos gadījumos, to pēctečus vai jebkuru personu vai institūciju, kas ir pilnvarota veikt minēto iestāžu jebkuras pašreizējās funkcijas vai līdzīgas funkcijas;

- (c) "Nolīgums" nozīmē šo Nolīgumu, tā pielikumu un pielikuma vai šā Nolīguma grozījumus;
- (d) "gaisa pārvadājumi" ir pasažieru, bagāžas, kravas un pasta sabiedriskie pārvadājumi ar gaisa kuģi, atsevišķi vai kopā.
- (e) "gaisa satiksme", "starptautiskā gaisa satiksme", "aviokompānija" un "apstāšanās nekomerciālos nolūkos" ir Konvencijas 96.pantā noteiktās nozīmes;
- (f) "teritorija" attiecībā uz valsti ir Konvencijas 2. pantā noteiktā nozīme;
- (g) "Nolīgumā paredzētā satiksme" nozīmē regulāros starptautiskos gaisa pārvadājumus šā Nolīguma pielikumā noteiktajos maršrutos, lai pārvadātu pasažierus, bagāžu, kravas un pastu, atsevišķi vai kopā, atbilstoši saskaņotajām kapacitātes tiesībām;
- (h) "kapacitāte" nozīmē:
  - 1. attiecībā uz gaisa kuģi pieejamo gaisa kuģa kravnesību, kas pieejama maršrutā vai maršruta daļā,
  - 2. attiecībā uz noteiktu gaisa satiksmi, gaisa kuģa kapacitāti, kāda tiek izmantota pakalpojumos, kas tiek sniegti saskaņā ar šo Nolīgumu, reizinātu ar lidojumu (frekvenču) skaitu vai tirgū piedāvātajām sēdvietām vai kravas tonnām (starp divām pilsētām vai divām valstīm) maršrutā noteiktā laikposmā, piemēram, dienā, nedēļā, sezonāli vai reizi gadā;
- (i) "nozīmētā aviokompānija" nozīmē aviokompāniju, kura ir nozīmēta un pilnvarota veikt Nolīgumā paredzēto satiksmi saskaņā ar šā Nolīguma 3.pantu;
- (j) "tarifi" nozīmē jebkuru maksu, likmi vai maksājumu par pasažieru, bagāžas un/vai kravas (izņemot pastu) pārvadāšanu ar gaisa transportu (ieskaitot jebkuru citu transporta veidu saistībā ar to), ko iekasē aviokompānijas, tostarp to aģenti, un nosacījumus, kas reglamentē šādas maksas, likmes vai maksājuma piemērojamību;
- (k) "lietotāju maksas" nozīmē maksu, ko aviokompānijai nosaka kompetentā aviācijas iestāde vai ko tā atļauj noteikt, par lidostas īpašuma vai iekārtu vai aeronavigācijas iekārtu nodrošināšanu, vai aviācijas drošības iekārtu vai pakalpojumiem, tostarp par saistītiem pakalpojumiem un iekārtām gaisa kuģiem, to apkalpēm, pasažieriem un kravām;
- (l) "intermodālie pakalpojumi" ir sabiedriskie pārvadājumi ar gaisa kuģi un ar vienu vai vairākiem pasažieru, bagāžas, kravas un pasta virszemes transporta pārvadājumiem atsevišķi vai kopā, par atlīdzību vai nomu;
- (m) "ES līgumi" nozīmē Līgumu par Eiropas Savienību un Līgumu par Eiropas Savienības darbību;
- (n) "EFTA" nozīmē "Eiropas Brīvās tirdzniecības asociāciju", asociāciju, kas attiecas uz šādu valstis sarakstu (kas nav Eiropas Savienības dalībvalstis), kurām un kuru pilsoņiem drīkst piederēt un atrasties to kontrolē Latvijas Republikas nozīmētās aviokompānijas: Islandes Republika (saskaņā ar Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu); Lihtenšteinas Firstiste (saskaņā ar Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu); Norvēģijas Karaliste (saskaņā ar Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu); Šveices Konfederācija (saskaņā ar Nolīgumu starp Eiropas Savienību un Šveices Konfederāciju par gaisa transportu).



2. Šajā Nolīgumā atsauces uz Latvijas Republikas pilsoņiem nozīmē atsauces uz Eiropas Savienības dalībvalstu vai EFTA pilsoņiem, ciktāl tas attiecas uz Latvijas Republikas nozīmēto aviokompāniju īpašumtiesībām un kontroli. Atsauces šajā Nolīgumā uz Latvijas Republikas aviokompāniju vai aviokompānijām nozīmē atsauces uz Latvijas Republikas nozīmētu aviokompāniju vai aviokompānijām.

## **2.pants** **Satiksmes tiesību piešķiršana**

1. Lai veiktu starptautisko gaisa satiksmi, katra Līgumslēdzēja Puse piešķir otrai Līgumslēdzējai Pusei šādas tiesības:
  - (a) tiesības bez apstāšanās lidot pāri tās teritorijai;
  - (b) tiesības apstāties tās teritorijā nekomerciālos nolūkos.
2. Katra Līgumslēdzēja Puse piešķir otrai Līgumslēdzējai Pusei tiesības, kas turpmāk noteiktas šajā Nolīgumā, starptautisko gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai maršrutos, kas norādīti šim Nolīgumam pievienotā maršrutu saraksta attiecīgajā sadaļā. Veicot Nolīgumā paredzēto satiksmi noteiktā maršrutā, katras Līgumslēdzējas Puses nozīmētajai aviokompānijai vai aviokompānijām papildus šā panta 1.daļā noteiktajām tiesībām ir tiesības apstāties otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā vietās, kas norādītas šā Nolīguma maršrutu sarakstā, lai uzņemtu un izlaistu pasažierus, bagāžu un kravu, ieskaitot pastu.
3. Nekas šā panta 2.daļā nevar tikt iztulkots kā vienas Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas vai aviokompāniju tiesības uzņemt otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā pasažierus, kravu un pastu, lai tos par atlīdzību vai uz nomas līguma pamata nogādātu uz citu punktu šīs otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā (kabotāža).
4. Ja bruņota konflikta, politisko nemieru vai notikumu, vai citu īpašu un neparastu apstākļu dēļ vienas Līgumslēdzējas Puses nozīmētā aviokompānija nav spējīga veikt Nolīgumā paredzēto satiksmi savā parastajā maršrutā, tad otra Līgumslēdzēja Puse pieliek visas pūles, lai sekmētu šādas gaisa satiksmes nepārtrauktību, attiecīgi īslaicīgi pārkārtojot maršrutus.

## **3.pants** **Nozīmēšana un pārvadājumu atļaujas izsniegšana**

1. Lai veiktu šajā Nolīgumā paredzēto satiksmi noteiktajos maršrutos, katrai Līgumslēdzējai Pusei ir tiesības rakstiski nozīmēt otrai Līgumslēdzējai Pusei vienu vai vairākas aviokompānijas un atsaukt vai grozīt šādu nozīmējumu.
2. Saņemot šādu nozīmējumu, otra Līgumslēdzēja Puse ar minimālu procesuālu kavēšanos piešķir attiecīgas pilnvaras un atļaujas.
3. Vienas Līgumslēdzējas Puses aviācijas institūcijas var pieprasīt otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētajai aviokompānijai pierādīt, ka tā atbilst



nosacījumiem, kas paredzēti normatīvajos aktos, kurus minētās iestādes piemēro starptautisko gaisa pārvadājumu veikšanai saskaņā ar Konvencijas noteikumiem.

4. Katras Līgumslēdzējas Puses aviācijas iestādēm ir tiesības atteikties pieņemt aviokompānijas nozīmēšanu un atteikties piešķirt šā panta 2.daļā minēto darbības atļauju, vai piemērot nosacījumus, ko tā uzskata par vajadzīgiem šā nolīguma 2.pantā noteikto tiesību īstenošanai, ja Līgumslēdzējai Pusei nav pierādījumu, ka:

(a) gadījumā, kad aviokompāniju nozīmē Latvijas Republika:

- (i) aviokompānija ir reģistrēta Latvijas Republikas teritorijā saskaņā ar ES līgumiem un tai ir derīga licence par tiesībām veikt gaisa pārvadājumus saskaņā ar Eiropas Savienības tiesību aktiem; un
- (ii) aviokompānijas faktisko regulējošo kontroli veic un uztur Eiropas Savienības dalībvalsts, kas atbild par gaisa kuģa ekspluatanta apliecības izsniegšanu, un nozīmējumā ir skaidri norādīta attiecīgā aviācijas iestāde; un
- (iii) aviokompānija tieši vai caur akciju kontrolpaketi pieder un to faktiski kontrolē Eiropas Savienības vai EFTA dalībvalstis un/vai šo valstu pilsoņi;

(b) gadījumā, kad aviokompāniju nozīmē Mongolija:

- (i) aviokompānijai ir Mongolijas izdota derīga licence par tiesībām veikt gaisa pārvadājumus un gaisa kuģa ekspluatanta apliecība, un aviokompānijas faktisko regulējošo kontroli veic un uztur Mongolija; un
- (ii) aviokompānija tieši vai caur akciju kontrolpaketi pieder un to faktiski kontrolē Mongolija un/vai Mongolijas pilsoņi;

(c) otra Līgumslēdzēja Puse, kas nozīmējusi aviokompāniju, atbilst šā Nolīguma 8. un 9.panta noteikumu prasībām.

5. Pēc nozīmēšanas un pilnvarošanas saskaņā ar šo pantu, aviokompānija, ja tā ir izpildījusi visus šā Nolīguma piemērojamos noteikumus, drīkst veikt pilnībā vai daļēji šajā Nolīgumā paredzēto satiksmi, kuras veikšanai tā ir nozīmēta.

#### **4.pants**

##### **Pārvadājumu atļaujas apturēšana, atsaukšana vai ierobežošana**

1. Katras Līgumslēdzējas Puses aviācijas iestādēm ir tiesības atsaukt darbības atļauju vai apturēt otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas šā Nolīguma 2.pantā noteikto tiesību īstenošanu, vai piemērot tādus pagaidu vai pastāvīgus nosacījumus, kādus tā uzskata par vajadzīgiem, lai īstenotu šīs tiesības, ja:

(a) gadījumā, kad aviokompāniju nozīmē Latvijas Republika:

- (i) aviokompānija nav reģistrēta Latvijas Republikas teritorijā saskaņā ar ES Līgumiem vai tai nav derīga licence par tiesībām veikt gaisa pārvadājumus saskaņā ar Eiropas Savienības tiesību aktiem; vai



(ii) aviokompānijas faktisko regulējošo kontroli neveic vai neztur Eiropas Savienības dalībvalsts, kas atbild par tās gaisa kuģa ekspluatanta apliecības izsniegšanu, vai nozīmējumā nav skaidri norādīta attiecīgā aviācijas institūcija; vai

(iii) aviokompānija tieši vai caur akciju kontrolpaketi nepieder vai to faktiski nekontrolē Eiropas Savienības vai EFTA dalībvalstis un/vai šo valstu pilsoņi;

(b) gadījumā, kad aviokompāniju nozīmē Mongolija:

(i) aviokompānijai nav Mongolijas izdota derīga licence par tiesībām veikt gaisa pārvadājumus vai gaisa kuģa ekspluatanta apliecība, vai aviokompānijas faktisko regulējošo kontroli neveic vai neztur Mongolija; vai

(ii) aviokompānija tieši vai caur akciju kontrolpaketi nepieder vai to faktiski nekontrolē Mongolija un/vai Mongolijas pilsoņi;

(c) aviokompānija nespēj pierādīt minētās Līgumslēdzējas Puses aviācijas iestādēm, kas piešķirusi šīs tiesības, spēju izpildīt nosacījumus saskaņā ar normatīvajiem aktiem, ko šīs iestādes piemēro saskaņā ar Konvencijas noteikumiem;

(d) aviokompānija jebkādā citā veidā neatbilst šajā Nolīgumā paredzētajiem nosacījumiem; vai

(e) Līgumslēdzēja Puse, kas nozīmējusi aviokompāniju, neievēro šā Nolīguma 8. un 9.panta noteikumu prasības.

2. Ja nav nepieciešama tūlītēja darbība, lai novērstu turpmāku iepriekš minēto normatīvo aktu pārkāpšanu, šā panta 1.daļā uzskaitītās tiesības izmanto tikai pēc konsultācijām ar otras Līgumslēdzējas Puses aviācijas iestādēm. Ja Līgumslēdzēju Pušu aviācijas iestādes nav vienojušās citādi, šādas konsultācijas starp abu Līgumslēdzēju Pušu aviācijas iestādēm sākas sešdesmit (60) dienu laikā no dienas, kad jebkura no aviācijas iestādēm iesniegusi pieprasījumu pēc konsultācijām.

## 5.pants

### Normatīvo aktu piemērošana

1. Vienas Līgumslēdzējas Puses normatīvos aktus, kas regulē starptautiskās satiksmes gaisa kuģu ierašanos tās teritorijā un šīs teritorijas atstāšanu, vai šo gaisa kuģu ekspluatāciju un navigāciju minētajā teritorijā, piemēro otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas gaisa kuģiem.

2. Vienas Līgumslēdzējas Puses teritorijā spēkā esošos normatīvos aktus, kas regulē pasažieru, apkalpes, bagāžas un kravas, ieskaitot pastu, ierašanos tās teritorijā, uzturēšanos tajā, tās šķērsošanu tranzītā vai tās atstāšanu, un attiecas uz iebraukšanu, izbraukšanu, imigrāciju, pasēm, muitu, valūtu, karantīnu, veselību, veterinārajiem vai sanitāriem pasākumiem, piemēro arī pasažieriem, apkalpēm, bagāžai, kravai un pastam, kas tiek pārvadāti otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas gaisa kuģos, tiem ierodoties minētās Līgumslēdzējas Puses teritorijā vai to atstājot, vai atrodoties tajā.



3. Neviena no Līgumslēdzējām Pusēm, piemērojot savus muitas, imigrācijas, karantīnas un tamlīdzīgus noteikumus, nedod lielākas priekšrocības savai vai jebkurai citai aviokompānijai pār otras Līgumslēdzējas Puses aviokompāniju, kas veic līdzīgus starptautiskos gaisa pārvadājumus.

#### **6.pants Tiešais tranzīts**

Pasažierus, bagāžu, kravu un pastu, kas tiešā tranzītā šķērso katras Līgumslēdzējas Puses teritoriju un nepamet šim nolūkam paredzēto lidostas zonu, turpmāk nepārbauda, izņemot aviācijas drošības, narkotiku kontroles un nelikumīgas ieceļošanas novēršanas iemeslu dēļ. Bagāžu un kravu tiešajā tranzītā atbrīvo no muitas nodevām un citiem līdzīgiem nodokļiem.

#### **7.pants Apliecību un licenču atzīšana**

1. Lidojumu drošības apliecības, kvalifikācijas apliecības un licences, kuras izsniegtas vai atzītas par derīgām saskaņā ar vienas Līgumslēdzējas Puses normatīvajiem aktiem, tostarp, Latvijas Republikas gadījumā, Eiropas Savienības normatīvajiem aktiem, to derīguma termiņa ietvaros Nolīgumā paredzētās satiksmes veikšanai par derīgām atzīst otra Līgumslēdzēja Puse, ja šīs apliecības un licences atbilst vismaz Konvencijas noteiktajiem minimālajiem standartiem vai ir augstākas par tiem.
2. Tomēr katra Līgumslēdzēja Puse saglabā tiesības atteikties atzīt par derīgām kvalifikācijas apliecības un licences, kuras tās pilsoņiem, lai lidotu virs tās teritorijas vai tajā nosētos, izsniegusi otra Līgumslēdzēja Puse.

#### **8.pants Lidojumu drošība**

1. Katra Līgumslēdzēja Puse jebkurā laikā var pieprasīt konsultācijas par otras Līgumslēdzējas Puses uzturētajiem lidojumu drošības standartiem jomās, kas attiecas uz aeronavigācijas iekārtām, lidojuma apkalpēm, gaisa kuģiem un to ekspluatāciju. Šīs konsultācijas sākas trīsdesmit (30) dienu laikā pēc pieprasījuma iesniegšanas.
2. Ja pēc minētajām konsultācijām viena Līgumslēdzēja Puse konstatē, ka otra Līgumslēdzēja Puse efektīvi neuztur un nepiemēro lidojumu drošības standartus jebkādā jomā, kas atbilst vismaz minimālajiem Konvencijā noteiktajiem aktuālajiem standartiem, tā paziņo otrai Līgumslēdzējai Pusei par iegūto informāciju un otra Līgumslēdzēja Puse veic attiecīgus korigējošus pasākumus. Ja otra Līgumslēdzēja Puse neveic atbilstošus pasākumus saprātīgā laika posmā un, jebkurā gadījumā, piecpadsmit (15) dienu laikā vai ilgākā laika periodā, ja par to panākta vienošanās, tiek piemērots šā Nolīguma 4.pants.
3. Neskarot Konvencijas 33.pantā minētās saistības, ir panākta vienošanās, ka jebkuru gaisa kuģi, ko ekspluatē vienas Līgumslēdzējas Puses aviokompānija vai



aviokompānijas pārvadājumiem uz otras Līgumslēdzējas Puses teritoriju vai no tās, laikā, kad tas atrodas otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā, var pārmeklēt (šajā pantā dēvēta par "gaisa kuģa pārbaudi") no iekšpuses un ārpusē minētās Līgumslēdzējas Puses attiecīgi pilnvaroti pārstāvji, lai pārbaudītu gan gaisa kuģa, gan tā apkalpes dokumentu derīgumu un vizuālo gaisa kuģa un tā aprīkojuma stāvokli, ar nosacījumu, ka tas nerada nesamērīgu kavēšanos.

4. Ja jebkuras šādas gaisa kuģa pārbaudes vai pārbaūžu sērijas rezultātā rodas:
  - (a) pamatotas aizdomas, ka gaisa kuģis vai šā gaisa kuģa ekspluatācija neatbilst minimālajiem Konvencijā noteiktajiem aktuālajiem standartiem, vai,
  - (b) pamatotas aizdomas, ka nepieciešama efektīva apkope un Konvencijā noteikto aktuālo lidojumu drošības standartu izpilde,

Līgumslēdzēja Puse, kas veikusi pārbaudi, Konvencijas 33.panta izpratnē var secināt, ka prasības, saskaņā ar kurām apliecība vai licences attiecībā uz šo gaisa kuģi vai tā ekspluatantu, vai apkalpi izsniegtas vai atzītas par derīgām, neatbilst vai ir zemākas par minimālajiem Konvencijā noteiktajiem aktuālajiem standartiem.

5. Ja vienas Līgumslēdzējas Puses aviokompānijas ekspluatētajam gaisa kuģim tiek liegta piekļuve, lai veiktu gaisa kuģa pārbaudi saskaņā ar šā panta 3.daļu, otra Līgumslēdzēja Puse var konstatēt, ka tas rada pamatotas aizdomas par šā panta 4.daļā minētajiem pārkāpumiem, un izdarīt šajā daļā minētos secinājumus.
6. Katra Līgumslēdzēja Puse saglabā tiesības nekavējoties pārtraukt vai mainīt otras Līgumslēdzējas Puses aviokompānijas pārvadājumu atļauju, ja tā pēc gaisa kuģa pārbaudes, gaisa kuģa pārbaūžu sērijas, aizlieguma veikt gaisa kuģa pārbaudi, konsultācijām vai citāda dialoga konstatē, ka nekavējoties jāveic pasākumi, lai nodrošinātu aviokompānijas veiktās satiksmes drošību.
7. Katra Līgumslēdzēja Puse pārtrauc veikt pasākumus saskaņā ar šā panta 2. vai 6.daļu, ja ir novērsts to iemesls.

## **9.pants Aviācijas drošība**

1. Saskaņā ar starptautisko tiesību normām un no tām izrietošajām tiesībām un pienākumiem Līgumslēdzējas Puses apliecina, ka šā Nolīguma neatņemama sastāvdaļa ir to savstarpējais pienākums aizsargāt civilās aviācijas drošību pret nelikumīgas iejaukšanās aktiem. Neierobežojot starptautisko tiesību normu un no tām izrietošo tiesību un pienākumu vispārējo raksturu, Līgumslēdzējas Puses darbojas saskaņā ar Konvenciju par noziegumiem un dažām citām nelikumīgām darbībām, kas izdarītas gaisa kuģos, kura parakstīta 1963.gada 14.septembrī Tokijā, Konvenciju par cīņu pret nelikumīgu gaisa kuģu sagrābšanu, kura parakstīta 1970. gada 16. decembrī Hāgā; Konvenciju par cīņu pret nelikumīgām darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību, kura parakstīta 1971.gada 23.septembrī Monreālā, tās Papildprotokolu par cīņu pret nelikumīgu vardarbību lidostās, kas



apkalpo starptautisko civilo aviāciju, kas parakstīts 1988. gada 24. februārī Monreālā, kā arī jebkuru citu civilās aviācijas drošības konvenciju un protokolu, kuru abas Līgumslēdzējas Puses apņemas ievērot.

2. Līgumslēdzējas Puses pēc pieprasījuma sniedz viena otrai visu nepieciešamo palīdzību, lai novērstu nelikumīgu civilās aviācijas gaisa kuģu sagrābšanu un citas pret gaisa kuģiem, to pasažieriem un apkalpēm, lidostām un aeronavigācijas iekārtām vērstas nelikumīgas darbības un jebkurus citus draudus civilās aviācijas drošībai.
3. Līgumslēdzējas Puses savstarpējās attiecībās rīkojas saskaņā ar aviācijas drošības noteikumiem, ko noteikusi Starptautiskā civilās aviācijas organizācija un kas kā pielikumi pievienoti Konvencijai, ciktāl šie standarti un ieteicamā prakse ir piemērojami Līgumslēdzējām Pusēm; tās pieprasa, lai to reģistrā esošie gaisa kuģu ekspluatanti vai gaisa kuģu ekspluatanti, kuru galvenā uzņēmējdarbības vieta vai pastāvīgā dzīvesvieta ir to teritorijā, un lidostu ekspluatanti to teritorijā rīkojas saskaņā ar šādiem aviācijas drošības noteikumiem.
4. Katra Līgumslēdzēja Puse piekrīt, ka šādiem gaisa kuģu ekspluatantiem var pieprasīt ievērot šā panta 3. daļā minētos aviācijas drošības noteikumus, ko pieprasa otra Līgumslēdzēja Puse, lai ieceļotu, izceļotu vai uzturētos šīs otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā, tostarp, Latvijas Republikas gadījumā, Eiropas Savienības tiesību aktus. Katra Līgumslēdzēja Puse nodrošina, ka tās teritorijā tiek efektīvi veikti atbilstīgi pasākumi, lai aizsargātu gaisa kuģi un pārbaudītu pasažierus, apkalpi, pasažieriem klātesošos priekšmetus, bagāžu, kravu un gaisa kuģu krājumus pirms iekāpšanas vai iekraušanas gaisa kuģī un tās laikā. Katra Līgumslēdzēja Puse ar sapratni izvērtē arī jebkuru otras Līgumslēdzējas Puses lūgumu pēc saprātīgiem īpašiem drošības pasākumiem konkrēta apdraudējuma novēršanai.
5. Nelikumīga gaisa kuģa sagrābšanas incidenta vai tā draudu gadījumā, vai, ja tiek veiktas citas nelikumīgas pret gaisa kuģa, tā pasažieru un apkalpes, lidostu vai aeronavigācijas iekārtu drošību vērstas darbības, Līgumslēdzējas Puses viena otrai sniedz palīdzību, nodrošinot sakaru līdzekļus un citus atbilstošus pasākumus, lai ātri un droši izbeigtu šo incidentu vai novērstu tā draudus.

#### **10.pants Lietotāju maksas**

1. Maksas, ko vienas Līgumslēdzējas Puses teritorijā uzliek otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētajai aviokompānijai par lidostu, aeronavigācijas un citu iekārtu izmantošanu, nedrīkst būt augstākas par tām, kuras maksātu jebkurš cits tās pašas klases gaisa kuģis, kas veic līdzīgus starptautiskos gaisa pārvadājumus.
2. Savā kontrolē esošo lidostu, gaisa ceļu, aeronavigācijas pakalpojumu un ar tiem saistīto iekārtu izmantošanā, neviena Līgumslēdzēja puse nedod priekšroku ne savai, ne jebkurai citai aviokompānijai attiecībā pret otras Līgumslēdzējas Puses aviokompāniju, kas veic līdzīgus starptautiskus gaisa pārvadājumus.



3. Katra Līgumslēdzēja Puse veicina konsultācijas par lietotāju maksām starp savām kompetentajām maksas iekasēšanas iestādēm un aviokompānijām, kas izmanto pakalpojumus un iekārtas, kurus šīs maksas iekasēšanas iestādes nodrošina, ja iespējams, ar to organizāciju starpniecību, kas pārstāv šīs aviokompānijas. Šādām aviokompānijām ir jāsaņem pamatots paziņojums par visām ierosinātajām lietotāju maksu izmaiņām, lai šīs aviokompānijas varētu izteikt savus viedokļus pirms izmaiņu veikšanas. Katra Līgumslēdzēja Puse arī aicina savas kompetentās maksas iekasēšanas iestādes un šādas aviokompānijas apmainīties ar attiecīgu informāciju par lietotāja maksām.

### **11.pants**

#### **Atbrīvošana no muitas un citiem nodokļiem**

1. Katra Līgumslēdzēja Puse atbrīvo otras Līgumslēdzējas Puses nozīmēto aviokompāniju no importa ierobežojumiem, muitas nodokļiem, netiešajiem nodokļiem, pārbaudes maksājumiem un citiem valsts un vietējiem maksājumiem par gaisa kuģi, degvielu, smērvielām, patērējamajiem tehniskajiem krājumiem, rezerves daļām, ieskaitot dzinējus, parasto gaisa kuģa aprīkojumu, gaisa kuģa krājumus un pārtiku (ieskaitot alkoholu, tabaku un dzērienus, kas paredzēti pārdošanai pasažieriem ierobežotā daudzumā lidojuma laikā) un citus priekšmetus, kas paredzēti izmantošanai vienīgi saistībā ar tādas Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas gaisa kuģu ekspluatāciju vai apkalpošanu, kas veic Nolīgumā paredzēto satiksmi, kā arī drukātās biļetes, gaisa pavadzīmes, visi drukātie materiāli, uz kuriem ir uzņēmuma zīmotne, un parastie reklāmas materiāli, ko šī nozīmētā aviokompānija izplata bez maksas.
2. Ar šo pantu piešķirtie atbrīvojumi attiecas uz šā panta 1.daļā minētajām priekšmetiem:
  - (a) ko vienas Līgumslēdzējas Puses teritorijā ievēd otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētā aviokompānija vai tie tiek ievēsti tās vārdā;
  - (b) ko patur uz vienas Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas gaisa kuģī, tam ierodoties otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā un līdz tās atstāšanai; un
  - (c) kas uzņemti vienas Līgumslēdzējas puses nozīmētās aviokompānijas gaisa kuģī otras Līgumslēdzējas puses teritorijā un ko paredzēts izmantot, veicot Nolīgumā paredzēto satiksmi; neatkarīgi no tā, vai šādi priekšmeti tiek pilnībā vai daļēji izmantoti vai patērēti tās Līgumslēdzējas Puses teritorijā, kura piešķir atbrīvojumu, ar nosacījumu, ka šie priekšmeti netiek atsavināti minētās Līgumslēdzējas puses teritorijā.
3. Parastais gaisa kuģa aprīkojums, kā arī materiāli, aprīkojums un krājumi, kas parasti paliek vienas Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas gaisa kuģī, var tikt izkrauti otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā vienīgi ar šīs teritorijas muitas iestāžu piekrišanu. Šādā gadījumā tos var novietot minēto iestāžu uzraudzībā uz laiku, līdz tie tiek izvēsti vai citādi izlietoti saskaņā ar muitas noteikumiem.



4. Šajā pantā paredzētos atbrīvojumus piemēro arī attiecībā uz patērējamajiem tehniskajiem krājumiem, rezerves daļām, tostarp dzinējiem, un parasto gaisa kuģu aprīkojumu situācijās, kad jebkuras Līgumslēdzējas Puses nozīmētā aviokompānija ir noslēgusi vienošanos ar citu aviokompāniju par aizdevumu vai nodošanu otras Līgumslēdzējas puses teritorijā ar noteikumu, ka šī cita aviokompānija tāpat izmanto šādus atbrīvojumus no šīs Līgumslēdzējas Puses. Par šādiem aizdevumiem un nodošanu aviokompānija paziņo attiecīgajām muitas iestādēm.
5. Nekas šajā Nolīgumā neliedz Latvijas Republikai bez diskriminācijas ieviest nodokļus, nodevas, maksājumus vai maksu par degvielu, ko tās teritorijā piegādā izmantošanai Mongolijas nozīmētās aviokompānijas gaisa kuģim, kas tiek ekspluatēts maršrutā starp kādu punktu Latvijas Republikas teritorijā un citu punktu Latvijas Republikas teritorijā vai citas Eiropas Savienības dalībvalsts teritorijā.

## **12.pants Kapacitāte**

1. Līgumslēdzēju Pušu nozīmētajām aviokompānijām ir godīgas un vienlīdzīgas iespējas veikt Nolīgumā paredzēto satiksmi jebkurā šā Nolīguma pielikumā noteiktajā maršrutā.
2. Veicot šajā Nolīgumā paredzēto satiksmi, katras Līgumslēdzējas Puses nozīmētā aviokompānija vai aviokompānijas ievēro otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas vai aviokompāniju intereses, lai nepamatoti neietekmētu satiksmi, kuru tās veic tajos pašos maršrutos vai jebkurā šo maršrutu daļā.
3. Veicot šajā Nolīgumā paredzēto satiksmi, Līgumslēdzēju Pušu nozīmēto aviokompāniju galvenais mērķis ir, ievērojot saprātīgu gaisa kuģa noslodzes faktoru, nodrošināt kapacitāti, kas atbilstu esošajam un saprātīgi paredzamajam pieprasījumam pēc pasažieru un kravas, ieskaitot pastu, pārvadājumiem uz aviokompāniju vai aviokompānijas nozīmējušās Līgumslēdzējas Puses teritoriju vai no tās.
4. Par kopējo kapacitāti, kuru nodrošina Līgumslēdzēju Pušu nozīmētās aviokompānijas šajā Nolīgumā paredzētās gaisa satiksmes veikšanai, tiek panākta vienošanās starp Līgumslēdzēju Pušu aviācijas iestādēm pirms darbības uzsākšanas un pēc tam saskaņā ar paredzamo satiksmes pieprasījumu.

## **13.pants Tarifi**

1. Katra Līgumslēdzēja Puse atļauj katrai nozīmētajai aviokompānijai noteikt gaisa pārvadājumu tarifus, pamatojoties uz komerciāliem apsvērumiem tirgū. Līgumslēdzēju Pušu iejaukšanās attiecas tikai uz:
  - a) nepamatoti diskriminējošu tarifu vai prakses novēršanu; vai



- b) patērētāju aizsardzību pret tarifiem, kas ir nepamatoti augsti vai ierobežojoši dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas dēļ; vai
- c) aviokompāniju aizsardzību no tarifiem, kas ir mākslīgi zemi tiešās vai netiešās valsts subsīdijas vai atbalsta dēļ.
2. Katra Līgumslēdzēja Puse nediskriminējošā veidā var pieprasīt tai paziņot un reģistrēt vai iesniegt tās aviācijas iestādēm tarifus, ko par lidojumiem uz tās teritoriju vai no tās iekasē otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas. Šādu paziņojumu vai iesniegšanu abu Līgumslēdzēju Pušu nozīmētajām aviokompānijām var pieprasīt vismaz trīsdesmit (30) dienas pirms ierosinātā tarifa spēkā stāšanās datuma. Atsevišķos gadījumos paziņojumu vai iesniegšanu var atļaut veikt īsākā laika posmā, nekā tas parasti tiek pieprasīts.
3. Neviena Līgumslēdzēja Puse neveic vienpusēju darbību, lai novērstu jebkuras Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas izvirzītā tarifa piemērošanas uzsākšanu vai turpināšanu starptautiskās gaisa satiksmes veikšanai starp Līgumslēdzēju Pušu teritorijām, vai vienas Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas starptautiskās gaisa satiksmes veikšanai starp otras Līgumslēdzējas Puses teritoriju un jebkuras citas valsts teritoriju, ieskaitot abos gadījumos transportēšanu ar vairāku lidojumu starpniecību. Ja kāda no Līgumslēdzējām Pusēm uzskata, ka jebkurš šāds tarifs ir pretrunā ar šā panta 1. daļā izklāstītajiem apsvērumiem, tā pieprasa konsultācijas un pēc iespējas ātrāk paziņo otrai Līgumslēdzējai Pusei par savas neapmierinātības iemesliem. Šīs konsultācijas notiek ne vēlāk kā trīsdesmit (30) dienas pēc pieprasījuma saņemšanas un Līgumslēdzējas Puses sadarbības, lai nodrošinātu informāciju, kas vajadzīga, lai saprātīgi atrisinātu jautājumu. Ja Līgumslēdzējas Puses panāk vienošanos par tarifu, attiecībā uz kuru ir paziņots par neapmierinātību, katra Līgumslēdzēja Puse pieliek visas pūles, lai šī vienošanās stātos spēkā. Bez šādas savstarpējas vienošanās tarifs stājas spēkā vai turpina būt spēkā.

#### **14.pants Ieņēmumu pārsūtīšana**

1. Līgumslēdzēju Pušu nozīmētajām aviokompānijām ir tiesības konvertēt un pārskaitīt uz savu mītnes teritoriju ieņēmumu pārsniegumu pār vietējiem izdevumiem, kas nopelnīti otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā brīvi konvertējamā valūtā. Konvertēšanu un pārskaitījumu veic bez ierobežojumiem pēc valūtas maiņas kursa, kas piemērojams šiem darījumiem dienā, kad veic pārvedumu. Gadījumā, ja nav izveidota valūtas tirgus kursa sistēma, konvertēšanu un pārskaitījumu veic bez ierobežojumiem, pamatojoties uz oficiālo valūtas maiņas kursu, kas piemērojams dienā, kad veic pārskaitījumu. Faktisko pārskaitījumu veic nekavējoties, un uz to neattiecas nekādas maksas, izņemot parastās apkalpošanas maksas, ko par šādiem darījumiem iekasē bankas.
2. Ja maksājumus starp Līgumslēdzējām Pusēm reglamentē īpašs līgums, piemēro šo īpašo līgumu.



## **15.pants Komerccdarbība**

1. Katra Līgumslēdzēja Puse piešķir otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētajai aviokompānijai tiesības pārdot un tirgot starptautiskos gaisa satiksmes pakalpojumus un ar tiem saistītos produktus tās teritorijā vai nu tieši, vai izmantojot nozīmētās aviokompānijas izvēlētu aģentu vai citu starpnieku, ieskaitot tiesības izveidot birojus gan tiešsaistē, gan bezsaistē.
2. Katras Līgumslēdzējas Puses nozīmētajai aviokompānijai ir tiesības saskaņā ar otras Līgumslēdzējas Puses normatīvajiem aktiem attiecībā uz iebraukšanu, uzturēšanos un nodarbinātību, ievest un uzturēt otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā savus pārvaldes, tehniskos, operatīvos un citus speciālistus, kas nepieciešami starptautisko gaisa pārvadājumu veikšanai.
3. Šā panta 2.daļā minētās pārstāvju un personāla prasības pēc nozīmētās aviokompānijas izvēles var izpildīt tās personāls vai izmantojot jebkuras citas aviokompānijas vai organizācijas pakalpojumus, kas darbojas otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā un ir pilnvarota veikt šādus pakalpojumus šīs otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā.
4. Katras Līgumslēdzējas Puses nozīmētajai aviokompānijai ir tiesības maksāt par vietējiem izdevumiem, ieskaitot degvielas iegādi, otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā vietējā valūtā vai brīvi konvertējamā valūtā saskaņā ar otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem.

## **16.pants Kodu koplietošanas līgumi**

1. Veicot vai piedāvājot Nolīgumā paredzēto satiksmi šā Nolīguma pielikumā noteiktajos maršrutos, jebkuras Līgumslēdzējas Puses nozīmēta aviokompānija var slēgt tirdzniecības sadarbības vienošanās, piemēram, vietu rezervēšanas vai kodu koplietošanas vienošanās, ar:
  - (a) tās pašas Līgumslēdzējas Puses aviokompāniju vai aviokompānijām;
  - (b) otras Līgumslēdzējas Puses aviokompāniju vai aviokompānijām;
  - (c) trešās valsts vai valstu aviokompāniju vai aviokompānijāmja,
  - (i) visām aviokompānijām, kas noslēgušas šādu vienošanos, ir attiecīgas pilnvaras veikt gaisa pārvadājumus attiecīgajos maršrutos un to daļās; un
  - (ii) attiecībā uz katru pārdoto biļeti aviokompānija informē pircēju pārdošanas vietā, kura aviokompānija faktiski veiks katru pakalpojuma daļu un ar kuru aviokompāniju vai aviokompānijām pircējs stājas līgumattiecībās.



2. Ja nozīmētā aviokompānija veic Nolīgumā paredzēto satiksmi saskaņā ar kodu koplietošanas vienošanos kā apkalpojošā aviokompānija, ekspluatēto kapacitāti atskaita no tās Līgumslēdzējas Puses kapacitātes tiesībām, kas nozīmējusi minēto aviokompāniju. Nozīmētās aviokompānijas, kas darbojas kā tirdzniecības aviokompānija kodu koplietošanas pakalpojumos, ko veic cita aviokompānija, piedāvātā kapacitāte, netiek ņemta vērā attiecībā uz tās Līgumslēdzējas puses kapacitātes tiesībām, kura nozīmējusi minēto tirdzniecības aviokompāniju.

#### **17.pants Saraksti**

1. Vienas Līgumslēdzējas Puses nozīmētā aviokompānija vismaz trīsdesmit (30) dienas iepriekš iesniedz otras Līgumslēdzējas Puses aviācijas iestādēm apstiprināšanai paredzēto pakalpojumu sarakstu, norādot lidojumu biežumu, gaisa kuģa veidu, laikus, konfigurāciju un sēdvietu skaitu, kas būs pieejamas sabiedrībai, kā arī saraksta derīguma termiņu. Tāda pati kārtība attiecas uz visiem saraksta grozījumiem.
2. Ja vienas Līgumslēdzējas Puses nozīmētā aviokompānija vēlas veikt lidojumus papildus tiem, kas minēti sarakstā, tā pieprasa atļauju otras Līgumslēdzējas Puses aviācijas iestādēm. Šādu pieprasījumu parasti iesniedz vismaz trīs (3) darba dienas pirms šādu lidojumu veikšanas.

#### **18.pants Statistika**

Jebkuras Līgumslēdzējas Puses aviācijas iestādes pēc otras Līgumslēdzējas Puses aviācijas iestāžu pieprasījuma sniedz tās nozīmētās aviokompānijas periodiskos vai citus statistikas datus, kas var tikt pamatoti pieprasīti, lai pārskatītu pirmās Līgumslēdzējas Puses jebkuras nozīmētās aviokompānijas nodrošināto kapacitāti maršrutos, kas noteikti saskaņā ar šā Nolīguma 2.pantu. Šādi dati ietver visu informāciju, kas vajadzīga, lai noteiktu pārvadātās satiksmes apjomu un šīs satiksmes izcelsmi un galamērķus.

#### **19.pants Konsultācijas**

1. Līgumslēdzēju Pušu aviācijas iestādēm ir jāsaazinās, kas var notikt ar pārrunām vai korespondenci, lai nodrošinātu ciešu sadarbību visos jautājumos, kas ietekmē šā Nolīguma īstenošanu.
2. Jebkura Līgumslēdzēja Puse jebkurā laikā var pieprasīt konsultācijas par jebkuru ar šo Nolīgumu saistītu problēmu. Šādas konsultācijas sākas sešdesmit (60) dienu laikā pēc dienas, kad otra Līgumslēdzēja Puse ir saņēmusi pieprasījumu, ja vien Līgumslēdzējas Puses nav vienojušās citādi.

## **20.pants Strīdu izšķiršana**

1. Ja rodas strīds par šā Nolīguma interpretāciju vai piemērošanu, Līgumslēdzēju Pušu aviācijas iestādes vispirms to cenšas nokārtot sarunu ceļā.
2. Ja Līgumslēdzēju Pušu aviācijas iestādes nepanāk vienošanos, domstarpības tiek izšķirtas ar sarunām starp Līgumslēdzējām Pusēm.
3. Ja Līgumslēdzējas Puses nespēj panākt strīda izšķiršanu sarunu ceļā, tās, pēc savstarpējas vienošanās, var to nodot kādai personai vai institūcijai, lai saņemtu konsultatīvu atzinumu vai saistošu lēmumu, kā Līgumslēdzējas Puses var vienoties, vai pēc jebkuras Līgumslēdzējas puses lūguma to iesniedz izlemšanai trīs šķīrējtiesnešu tiesai.
4. Šādu šķīrējtiesu izveido šādi: katra Līgumslēdzēja Puse ieceļ vienu dalībnieku, un abi šie dalībnieki vienojas un ieceļ trešās valsts pilsoni par priekšsēdētāju. Šādus dalībniekus ieceļ sešdesmit (60) dienu laikā, un šādu priekšsēdētāju ieceļ deviņdesmit (90) dienu laikā no dienas, kad viena no Līgumslēdzējām Pusēm ir informējusi otru Līgumslēdzēju Pusi par nodomu iesniegt strīdu šķīrējtiesai.
5. Ja nav ievēroti 4.daļā noteiktie termiņi, jebkura Līgumslēdzēja Puse, ja nav citas attiecīgas vienošanās, var uzaicināt Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas Padomes priekšsēdētāju veikt iecelšanu. Ja Padomes priekšsēdētājs ir kādas Līgumslēdzējas Puses pilsonis vai ja viņam kādā citā gadījumā ir liegts pildīt šo funkciju, priekšsēdētāja vietniekam ir jāveic nepieciešamā iecelšana.
6. Šķīrējtiesa savus lēmumus pieņem ar balsu vairākumu. Šādi lēmumi ir saistoši Līgumslēdzējām Pusēm. Katra Līgumslēdzēja Puse sedz izmaksas par savu dalībnieku, kā arī par pārstāvību šķīrējtiesas procesā; izmaksas par priekšsēdētāju un jebkuras citas izmaksas vienādās daļās sedz Līgumslēdzējas Puses. Visos citos aspektos arbitrāžas tiesa nosaka savu kārtību.

## **21.pants Grozījumi**

1. Ja kāda no Līgumslēdzējām Pusēm vēlas grozīt jebkuru šā Nolīguma noteikumu, ieskaitot pielikumu, tas notiek pēc konsultācijām saskaņā ar šā Nolīguma 19.pantu.
2. Šo Nolīgumu un tā pielikumu var grozīt un papildināt, abām Līgumslēdzējām Pusēm savstarpēji vienojoties. Šādus grozījumus un papildinājumus izdara atsevišķu protokolu veidā, kas ir šā Nolīguma neatņemama sastāvdaļa un tie stājas spēkā saskaņā ar šā Nolīguma 26.panta noteikumiem.



## **22.pants Intermodālie pakalpojumi**

Katras Līgumslēdzējas Puses nozīmētajai aviokompānijai ir tiesības saistībā ar pasažieru un kravas gaisa pārvadājumiem izmantot jebkuru virszemes transportu uz vai no jebkura punkta Līgumslēdzēju Pušu vai trešo valstu teritorijās. Nozīmētā aviokompānija var izvēlēties veikt pati savus virszemes pārvadājumus vai nodrošināt tos, izmantojot vienošanās, tostarp kodu koplietošanu, ar citiem virszemes pārvadātājiem, ievērojot normatīvos aktus, kas ir spēkā attiecīgās Līgumslēdzējas Puses teritorijā. Intermodālos pakalpojumus var piedāvāt kā tiešu pārvadājumu un par vienotu cenu gaisa un virszemes transportam kopā, ja pasažieri un kravu nosūtītāji ir informēti par faktiem, kas attiecas uz šādu transportu

## **23.pants Daudzpusējas konvencijas**

Gadījumā, ja stājas spēkā vispārēja daudzpusēja konvencija, kas attiecas uz starptautiskajiem gaisa pārvadājumiem un ietekmē abu Līgumslēdzēju Pušu attiecības, šo Nolīgumu groza, lai tas atbilstu šādas daudzpusējas konvencijas noteikumiem, ciktāl abas Līgumslēdzējas Puses ir pieņēmušas šos noteikumus.

## **24.pants Reģistrācija Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā**

Šo Nolīgumu un jebkurus tā grozījumus pēc to parakstīšanas abas Līgumslēdzējas Puses reģistrē Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā.

## **25.pants Izbeigšana**


Katra Līgumslēdzēja Puse jebkurā laikā var paziņot otrai Līgumslēdzējai Pusei par savu lēmumu izbeigt šo Nolīgumu; šādu paziņojumu vienlaikus nosūta Starptautiskajai civilās aviācijas organizācijai. Šis Nolīgums izbeidzas pusnaktī (tās Līgumslēdzējas puses vietējā laikā, kas saņēmusi paziņojumu) pēc divpadsmit (12) mēnešiem no dienas, kad otra Līgumslēdzēja puse ir saņēmusi paziņojumu, ja vien paziņojums nav atsaukts, par to vienojoties, pirms šā termiņa beigām. Ja otra Līgumslēdzēja Puse nav apstiprinājusi saņemšanu, paziņojumu uzskata par saņemtu četrpadsmit (14) dienas pēc tam, kad Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija ir saņēmusi paziņojumu.

## **26.pants Stāšanās spēkā**

Šis Nolīgums stājas spēkā dienā, kad ir saņemts pēdējais no paziņojumiem, kurus abas Līgumslēdzējas Puses, izmantojot diplomātiskos kanālus, ir nosūtījušas viena otrai par to, ka ir izpildītas prasības, lai tas stātos spēkā saskaņā ar to attiecīgajām iekšējām procedūrām.

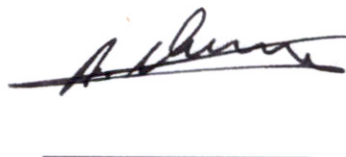
Parakstīts divos eksemplāros Ulanbatorā 2024 gada 5 jūnijā šajā dienā, mongoļu, latviešu un angļu valodās. Ja ir atšķirības starp šā nolīguma tekstiem, noteicošais ir angļu valodas teksts.

MONGOLIJAS VALDĪBAS  
VĀRDĀ



---

LATVIJAS REPUBLIKAS VALDĪBAS  
VĀRDĀ



---



PIELIKUMS  
MARŠRUTU SARAKSTS

1.sadala

Maršruti, ko ekspluatē Mongolijas nozīmētā aviokompānija vai aviokompānijas:

Punkti Mongolijas teritorijā	Starppunkti	Punkti Latvijas Republikas teritorijā	Punkti aiz robežām
------------------------------	-------------	---------------------------------------	--------------------

PIEZĪMES:

1. Mongolijas nozīmētā aviokompānija vai aviokompānijas var jebkurā vai visos lidojumos pēc saviem ieskatiem iepriekš norādītajos maršrutos apkalpot starppunktus jebkurā secībā, punktus Latvijas Republikā jebkurā secībā un punktus aiz tās robežām jebkurā kārtībā ar nosacījumu, ka Nolīgumā paredzētā satiksme šajos maršrutos sākas Mongolijā.
2. Par piektās brīvības satiksmes tiesību īstenošanu vienojas abu Līgumslēdzēju Pušu aviācijas iestādes.

2.sadaļa

Maršruti, ko ekspluatē Latvijas Republikas nozīmētā aviokompānija vai aviokompānijas:

Punkti Latvijas Republikas teritorijā	Starppunkti	Punkti Mongolijas teritorijā	Punkti aiz robežām
---------------------------------------	-------------	------------------------------	--------------------

PIEZĪMES:

1. Latvijas Republikas nozīmētā aviokompānija vai aviokompānijas var jebkurā vai visos lidojumos pēc saviem ieskatiem iepriekš norādītajos maršrutos apkalpot starppunktus jebkurā secībā, punktus Mongolijā jebkurā secībā un punktus aiz tās robežām jebkurā kārtībā ar nosacījumu, ka Nolīgumā paredzētā satiksme šajos maršrutos sākas Latvijas Republikā.
2. Par piektās brīvības satiksmes tiesību īstenošanu vienojas abu Līgumslēdzēju Pušu aviācijas iestādes.